

REPÚBLICA DE COLOMBIA

TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA
SECCIÓN PRIMERA
SUBSECCIÓN B

Bogotá D.C., veinticuatro (24) de julio de dos mil veinticinco (2025).

Magistrado Ponente: OSCAR ARMANDO DIMATÉ CÁRDENAS
Expediente: No. 250002341000201502152.00
Demandante: HUGO ALBERTO OSPINA AGUDELO
Demandados: PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA Y OTROS
Referencia: PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS – SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA
Asunto: Vulneración de los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios, consagrados en los literales *b), g), h), y n)* del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

Decide la Sala la demanda de acción popular presentada por el señor Hugo Alberto Ospina, en su calidad de representante legal de la asociación de propietarios y conductores de taxi, ASOPROCTAX, en ejercicio de la acción de popular consagrada en el artículo 88 de la Constitución Política, en contra de los Ministerios de Transporte, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación y las sociedades vinculadas Uber Colombia SAS¹, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Beat Colombia SAS, Bite Ride APP Colombia SAS, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp², Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd³, para la protección de los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y

¹ Auto del 24 de marzo de 2017 (fls. 598 y 599 cdno. ppal. No. 2).

² Auto del 28 de junio de 2021 (fls. 1002 a 1065 cdno. ppal. No. 3).

³ Auto del 5 de septiembre de 2022 (fls. 1165 a 1171 ibidem).

usuarios, consagrados en los literales b), g), h), y n) del artículo 4° de la Ley 472 de 1998.

I. ANTECEDENTES.

1. La demanda.

El señor Hugo Alberto Ospina, en su calidad de representante legal de la asociación de propietarios y conductores de taxi, ASOPROCTAX, en ejercicio de la acción de popular consagrada en el artículo 88 de la Constitución Política, presentó demanda en contra de los Ministerios de Transporte, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación y las sociedades vinculadas Uber Colombia SAS⁴ (Ahora Lieber Colombia S.A.S), Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Beat Colombia SAS, Bite Ride APP Colombia SAS, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp⁵, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, con la siguiente finalidad:

"Parte 4. PRETENSIONES

- 1. Ordenar a los accionantes (sic) que realicen acciones efectivas para que se cumplan las normas de transporte público, es decir se impida por todos los medios posibles la utilización del aplicativo UBER.*
- 2. Ordenar a los accionantes que se ordenen o se ejecuten las medidas necesarias para que se evite el uso de la plataforma UBER, a través de su bloqueo.*
- 3. Se realicen las medidas necesarias para que los usuarios del servicio de transporte no puedan contratar los servicios mediante la utilización de la plataforma UBER.*
- 4. Las demás medidas que en cumplimiento de las potestades judiciales exorbitantes de las acciones constitucionales puedan ordenar los Señores Magistrados a los accionados y que lleven a las autoridades a cesar la vulneración de los intereses colectivos aquí expuestos.*
- 5. Le solicito de manera respetuosa para evitar un daño irremediable a los derechos fundamentales tanto de los ciudadanos como de nuestro gremio se ordenen las medidas cautelares urgentes del caso para la desactivación de dicha plataforma tecnológica UBER mientras se decide sobre la presente acción (fls. (folios 1 a 11 cdno. ppal. No. 1).*

⁴ Auto del 24 de marzo de 2017 (fls. 598 y 599 cdno. ppal. No. 2).

⁵ Auto del 28 de junio de 2021 (fls. 1002 a 1065 cdno. ppal. No. 3).

2. Hechos.

Como fundamento fáctico, los demandantes expusieron en el escrito contentivo de la demanda, en síntesis, lo siguiente:

1) Señaló que el Código de Comercio dispuso que los transportadores deben cumplir unas obligaciones y atender los reglamentos oficiales, por ello el Gobierno Nacional, tiene la competencia para fijar las características de las empresas de servicio público y reglamentar las condiciones de su creación y funcionamiento, también dispone en forma expresa que el transporte deberá ser contratado con transportadores autorizados.

2) Mencionó que como fue expresado por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, el servicio de transporte debe ser prestado por empresas habilitadas y cada empresa debe estar ubicada en una modalidad de transporte, con vehículos de servicio público vinculados que cuenten con todos los requisitos que las normas especiales exigen. También es ampliamente conocido que todos los servicios deben ser contratados bajo los lineamientos fijados por el Gobierno Nacional.

3) El Gobierno Nacional expidió los reglamentos para el servicio de transporte especial y para el servicio de transporte individual en vehículos taxi, el primero de ellos debe ampararse bajo un contrato que debe constar por escrito, el servicio de transporte individual debe ser contratado bajo los lineamientos del Decreto 172 de 2001, celebrando un contrato de transporte por cada operación de transporte, sin sujeción a rutas, ni horarios y con tarifas establecidas por la autoridad local y puede estar disponible a los usuarios directamente en vías.

4) Afirmó que el servicio público de transporte se encuentra ampliamente reglamentado y que los interesados en prestar un servicio deben acatar tales reglamentos, se viene utilizando la plataforma Tecnologic UBER, para facilitar la contratación del transporte ilegal e irregular, dicha plataforma engancha vehículos de servicio particular y ofrece servicios de transporte a través de dispositivos móviles y está siendo utilizada para la prestación de servicios de transporte QUE NO ESTAN AUTORIZADOS, los usuarios

utilizan la plataforma y son transportados a cambio de un precio que se debita de la tarjeta de crédito y se realiza el pago a una empresa en Holanda.

5) Aseguró que la plataforma UBER también es utilizada por conductores de vehículos de servicio público, que mediante la plataforma acceden a la prestación de un servicio que no está autorizado desatendiendo lo servicios para los cuales se les delegó – autorizó, por parte de la Nación.

6) Indicó que se ha manifestado por el Ministerio de Transporte “que no son legales las aplicaciones tecnológicas que faciliten la celebración de contratos de transporte, utilizando vehículos de transporte especial, a través de empresas que no cuenten con la habilitación o autorización de la autoridad o que contacten de forma directa a los conductores con los usuarios”.

7) Manifestó que el MINTIC a pesar de tener la obligación de hacer cumplir la Constitución y la ley no bloquea el acceso a la página WEB de UBER y manifestó que solo lo hará por orden judicial o administrativa, sin embargo nadie le da la orden, ni otro ministerio, ni la Presidencia de la República, ni las superintendencias encargadas de hacer cumplir las disposiciones legales, cuando se acude a estas entidades manifiestas que la empresa UBER no existe en Colombia que es una empresa del extranjero y que no tiene jurisdicción en el exterior.

8) Puntualizó que las accionadas omiten la realización de acciones efectivas para que se evite el peligro de los usuarios que están utilizando servicios ilegales, poniéndolos en peligro; el cumplimiento de las normas de transporte, permiten la vulneración de los derechos de los usuarios y de los transportadores autorizados mediante la facilitación de servicios no autorizados y la prestación de servicio público de transporte por personas que no están autorizadas poniendo en peligro a los usuarios y se limitan a realizar acciones cuando se realiza alguna protesta o paro, y tales acciones no son efectivas y sus acciones se limitan a amenaza o multa, pero mantienen en operación las herramientas (páginas WEB y aplicativos en los teléfonos celulares), con las que se están vulnerando las normas relacionadas ampliamente en la demanda.

3. Contestaciones de la demanda.

3.1. Superintendencia de Puertos y Transporte.

Mediante escrito allegado el 27 de noviembre de 2015 (fls. 180 a 200 cdno. ppal. No. 1), la citada entidad, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones, manifestando, en síntesis, lo siguiente:

Señaló que el actor popular no logra establecer la relación entre las violaciones alegadas en la demanda y el actuar de la demandada de acuerdo a las funciones que por ley se le asigna, ya que no logró concretar de manera puntual la vulneración de los derechos colectivos alegados y no probó el daño contingente.

Indicó que la facultad de control que tiene la Superintendencia de Puertos y Transporte está contenida en las siguientes disposiciones normativas: Decreto 101 de 2000, Decreto 1016 de 2000 y Decreto 2741 de 2001, normas que conjugan perfectamente con la misión y la razón por las cuales fueron incluidos en el ordenamiento jurídico, estos órganos administrativos y técnicos de control que se positivizan mediante el artículo 66 de la Ley 489 de 1998, procediendo a transcribir sus funciones de inspección, vigilancia y control.

Expresó que la Superintendencia de Puertos y Transporte, frente al caso concreto tiene competencia para conocer de los hechos irregulares puestos en conocimiento por la Directora de Tránsito y Transportes mediante el oficio 20144000421721 de 24 de noviembre de 2014, en relación con el ofrecimiento de servicios de transportes para personas, por parte de la empresa UBER, mediante la utilización de un aplicativo para celulares y su página WEB, ya que la citada empresa no está autorizada para la prestación del servicio público de transporte.

Como consecuencia de ello mediante la Resolución No. 19172 del 26 de noviembre de 2014, se le abrió una investigación de conformidad con las facultades legales, la cual terminó con la Resolución No. 18417 de 14 de septiembre de 2015 con una sanción en contra de UBER en la suma de \$451.045.000, al establecerse la violación al numeral 4 del artículo 9 de

la Ley 105 de 1993, por facilitar la violación de las normas sobre la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, al quedar demostrado y probado que a través de la plataforma de UBER dicha sociedad facilita el desconocimiento de las regulaciones establecidas en los artículos 10 y 22 del Decreto 174 de 2001, el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003, sobre la prestación del servicio público de transporte.

Indicó que el citado acto administrativo fue notificado de manera personal el 14 de septiembre de 2015 y contra el mismo se interpusieron los recursos de reposición y apelación y que el mismo no se encuentra ejecutoriado.

Agregó que se adelantaron 23 investigaciones contra diferentes personas y empresas por las mismas razones las cuales de conformidad con la entidad si ejerció los controles y seguirá actuando en la medida que se sigan presentando dichas irregularidades.

Frente a la vulneración del derecho e interés colectivo a la moralidad administrativa, advirtió que la demandada no ha realizado ninguna acción u omisión que le permita a UBER operar como una plataforma tecnológica para fomentar el transporte informal ilegal, al contrario en el país se cuenta con una reglamentación legal para regular la prestación del servicio público de transporte, por lo tanto, toda empresa y/o persona que no cumpla debe ser investigada y sancionada según las normas., tal como se evidencia al expedirse la Resolución 18417 de 14 de septiembre de 2015.

Respecto de la vulneración del derecho e interés colectivo a la seguridad y salubridad pública, aseguró que no se probó el daño contingente, el peligro o amenaza, por cuanto el servicio público de transporte se encuentra reglamentado.

De acuerdo con las funciones de la Superintendencia de Puertos y Transportes el acto administrativo de la multa impuesta a UBER se despliega sobre las actividades de transporte que cobija a cualquier persona que facilite la violación de normas del servicio de transporte terrestre público, que fue lo que aconteció con la sancionada, y al aplicar el poder de policía la demandada con la sanción impuesta está

cumplimiento con lo que le corresponde dentro de las competencias asignadas respecto al control y vigilancia.

Frente a la vulneración de derecho e interés colectivo al acceso a una infraestructura de servicios que garantice a salubridad pública, precisó que la infraestructura de transporte no tiene relación directa con las competencias asignadas a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Respecto de la supuesta vulneración del derecho de los consumidores y usuarios indicó que la Circular Externa No. 0000001 de 9 de enero de 2015, por medio de la cual se adoptan medidas frente al transporte público no autorizado con aplicativos tecnológicos e informáticos y la No. 0000002 del 24 de marzo de 2015, van dirigidas a los alcaldes o autoridades de tránsito y transporte, empresas de servicio público, propietarios de vehículos, conductores, usuarios y ciudadanía en general, en la cual se hacen una serie de recomendaciones para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte.

Aseveró que sin desconocer la problemática que está generando este servicio, resulta que el mismo es útil y benéfico para los usuarios que pueden escoger libremente el servicio de transporte, sin que ello implique cohonestar con el servicio de UBER que opera como una plataforma tecnológica para fomentar el transporte informal ilegal.

Afirmó que lo que se requiere es una reglamentación para superar la problemática y el ese sentido el Gobierno Nacional debe resolver el tema previo consenso entre las partes, por lo que no existe prueba que demuestre que la Superintendencia demandada vulneró el derecho antes citado.

Finalmente, en lo que respecta a la vulneración del interés colectivo de la prestación estatal a los prestadores de servicio de transporte público, argumentó que la demandada está protegiendo el derecho al transporte formal, con las herramientas legales y procedimientos administrativos sancionatorios cuando se detecta estas irregularidades por información o por operativos de control.

3.2. Procuraduría General de la Nación.

Mediante escrito allegado el 1º de diciembre de 2015 (fls. 266 a 273 cdno. cdno. ppal. No. 1), la citada entidad, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones, manifestando, lo siguiente:

Señaló que, dentro de las funciones de la entidad, no se encuentra la de regular, vigilar o coordinar las actividades relacionadas con el servicio de transporte público, pues existen organismos distintos instituidos por el Gobierno Nacional para que asuman la competencia de estos temas.

No existe evidencia que permita tener como cierto que la Procuraduría General de la Nación vulneró el derecho colectivo a la moralidad administrativa, puesto que insiste que la reglamentación y la supervisión de los llamados servicios de transporte especial como el aplicativo UBER no está en las atribuciones de la entidad.

Frente a la vulneración del derecho e interés colectivo a la seguridad y salubridad pública, indicó que el Congreso de la República expidió la Ley 1702 de 2013 por medio de la cual creó la Unidad Administrativa Especial, denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), caracterizada por ser una entidad descentralizada del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio adscrita al Ministerio de Transporte.

Puntualizó que la obligación de implementar planes o estrategias para garantizar la seguridad de los pasajeros de transporte público o privado, está en cabeza del Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y no del Ministerio Público.

Respecto a la vulneración de los derechos de los consumidores y usuarios, ratificó que existe inoperancia de las pretensiones frente a la demandada, toda vez que la habilitación del servicio público de transporte especial que el accionante aduce presta UBER, debe estar a cargo del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte.

En lo que tiene que ver con la vulneración al derecho e interés colectivo a la protección estatal a los prestadores del servicio público de transporte

menciona que el Decreto 174 de 2001, establece que este tipo de transporte debe ser regulado por el Ministerio Público y a su vez se delega a la Superintendencia de Puertos y Transporte la función de ejercer el control y vigilancia a las empresas que se dediquen a esa actividad.

Por disposición del Decreto 174 de 2001, el Ministerio de Transporte es el organismo encargado de habilitar a las empresas que se encuentren legalmente constituidas y deseen prestar el servicio especial.

Formuló la excepción denominada "Falta de legitimación en la causa por pasiva", ya que del estudio de las normas antes señaladas y las competencias fijadas por el Gobierno Nacional sobre la materia dan cuenta que no es la Procuraduría General de la Nación la llamada a satisfacer las pretensiones del accionante.

3.3. Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Mediante escrito allegado el 1º de diciembre de 2015, la citada entidad, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones (fls. 276 a 303 ibidem), señalando, en síntesis, lo siguiente:

Precisó que se suele llamar App a la aplicación especialmente cuando el programa es utilizado en los dispositivos móviles, como celulares o tabletas UBER, por tanto, técnicamente es un programa para sistemas computacionales, como lo es Microsoft Word o Microsoft PowerPoint. En cuanto a programa informático, una App es simplemente una herramienta más en el mundo de las tecnologías para facilitar la prestación de diferentes servicios.

Puntualizó que la autoridad que controla la operación de servicios ofrecidos prestados mediante estas apps corresponde a cada sector, en temas de educación estará a cargo del Ministerio de Educación, las apps en salud y sector farmacéutico estarán sujetas a lo que determine el Ministerio de Salud, las apps que tienen que ver con el sector financiero, estarán sujetas a la Superintendencia Financiera y así sucesivamente.

El MINTIC no es una autoridad general de control de contenidos o de prestación de servicios ofrecidos y prestados con apoyo de una App, sino promotor de ciertos tipos de aplicativos.

El debate se centra sobre la prestación de cierto tipo de servicios usando la App UBER, por lo que es irrelevante si la prestación se efectúa a través de una App o no, lo que realmente ataca el accionante es que se presente un servicio de transporte el cual considera ilegal o irregular.

Afirmó que MINTIC no cuenta con competencia constitucional, ni legal para acceder a las pretensiones del accionante así las mismas fueran procedentes.

Aseguró que el demandante no demuestra la verdadera existencia de derechos colectivos vulnerados o amenazados, toda vez que no justifica o argumenta la supuesta vulneración, por lo que la acción popular no tiene vocación de prosperidad.

Propuso la excepción de falta de cumplimiento del requisito de procedibilidad – Ineptitud de la demanda, ya que no se demostró la formulación de reclamación ante MINTIC tendiente a hacer cesar la supuesta vulneración de los derechos e intereses colectivos.

Formuló la excepción denominada “Falta de legitimación en la causa por pasiva” ya que la demandada no ha violado ni amenaza los derechos colectivos alegados en la demanda.

Advirtió que el tema objeto de la acción popular es del sector transporte, por lo que no es de resorte de competencia del MINTIC el debate de la acción popular que recae sobre la prestación de servicios utilizando la App UBER; en consecuencia, la discusión se centra sobre la legalidad o ilegalidad de la prestación de dichos servicios de transporte, más no sobre la herramienta tecnológica.

De esta manera no puede la demandada intervenir en lo que resulta de competencia de otras autoridades, ni actuar en actividades donde la normatividad no le ha asignado competencia expresamente.

El MINTIC no es competente para producir regulaciones en el sector transporte, como lo solicita el accionante, ni tiene injerencia en la forma de operación de las empresas prestadoras de servicios de transporte público.

Advirtió que el simple hecho de que una empresa emplee medios tecnológicos o servicios tipo Apps para prestar servicios, no le otorga competencia a la demandada para intervenir o bloquear dichas herramientas, asimismo tienen Apps los bancos, clínicas, empresas del sector hotelero, entidades oficiales e infinidad de agentes del mercado y eso no significa que por ellos se adquiera competencia sobre los mismos.

Explicó que es cierto que el MINTIC promociona el desarrollo de aplicaciones, pero es muy distinto que eso le otorgue competencia para entrar a controlar todos los servicios prestados a través de dichas plataformas, una cosa es la infraestructura y otra el control de contenidos, que se ejerce conforme a la ley so pena de incurrir en censura, ni para solucionar problemas del mercado como el que ha encontrado el accionante con la empresa UBER.

Señaló que en lo que tiene que ver con la protección de los derechos de los consumidores y usuarios, las autoridades del sector TIC deben proteger derechos que tienen que ver con la operación del servicio (como la caída de la señal), pero una reclamación respecto de la legalidad del servicio ofrecido usando como soporte las TIC es resorte del sector que deba vigilar el contenido.

Frente a la pretensión de bloqueo de páginas y aplicaciones tecnológicas, precisó que el MINTIC no autoriza plataformas o esquemas particulares de negocio, ni tampoco se hace responsable de la evolución de los mismos, bien operen a través de permisos de uso del espectro radioeléctrico o no, la demandada otorga habilitaciones generales en los términos del artículo 10 de la Ley 1341 de 2009.

Manifestó que en virtud de los principios plasmados en la Ley 1349 de 2009 *"Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la información y las*

Comunicaciones – TIC, se crea la Agencia Nacional del Espectro y se dictan otras disposiciones”, es especial el principio de neutralidad, se tiene que el Estado debe garantizar la libre adopción de tecnologías y garantizar como derecho de los usuarios la elección de cualquier contenido aplicación o servicio a través de internet, salvo que exista orden judicial en contrario.

En el caso de la Ley 679 de 2001 y del Decreto 1524 de 2004, radicó en cabeza de MINTIC, de los proveedores del servicio de internet y de otras entidades atribuciones precisas en relación con la protección contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso sexual con menores de edad. Acorde con esta normatividad el ministerio promueve e incentiva la adopción de sistemas de autorregulación y códigos de conducta por parte de los proveedores de redes y servicios globales de información, con la participación de los usuarios de estos servicios, cuenta con sistemas de información y denuncias. De igual manera tiene la responsabilidad de adoptar medidas a partir de las denuncias que se formulen y puede llegar a sancionar a los proveedores o servidores, administradores responsables que operen desde el territorio colombiano con multas, con la suspensión de la página electrónica e incluso con la cancelación de la misma.

Para tal efecto, la entidad tiene competencia para exigir, toda la información que considere necesaria a los proveedores de servicios de internet, para que informen acerca de los mecanismos o filtros de control que estén empleando para el bloqueo de páginas con contenido pornográfico infantil.

Es así como el MINTIC no puede determinar el bloqueo de una determinada página o aplicación, salvo en casos excepcionales reconocidos como lo es el control a la pornografía infantil.

En consecuencia, de conformidad con el principio de neutralidad, establecido en la Ley 1341 de 2009, debe el Estado garantizar la libre adopción de tecnologías y garantizar como derecho de los usuarios la elección de cualquier contenido, aplicación o servicio a través de internet,

salvo que exista disposición legal, reglamentaria u orden judicial de uso restringido o consentimiento expreso del usuario.

Reiteró que MINTIC no tiene relación jurídica con las pretensiones de la demanda, toda vez que las mismas exceden las competencias que por ley le corresponde a la entidad y que son de resorte del sector transporte, y el bloqueo pretendido conllevaría a abusos y censuras contrarias a la constitución y a las leyes, así como a los principios orientadores en especial los de neutralidad, libre acceso y competencia.

Argumentó que el actor no demostró la vulneración al derecho e interés colectivo a la moralidad administrativa, frente al derecho a la seguridad y salubridad publicas reiteró que se refiere a la reglamentación y cumplimiento de normas del sector transporte en las cuales el MINTIC no tiene injerencia.

Frente a la vulneración al acceso a la infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, salta a la vista que no existe realmente intereses o derechos colectivos amenazados o vulnerados.

Refirió a la supuesta vulneración de los derechos de los consumidores y usuarios que, no se encuentra razón alguna para vislumbrar porque los usuarios puedan encontrar su vida en peligro por la prestación de los servicios de UBER, al contrario recordó que el numeral 3 del artículo 2 de la Ley 1341 de 2009 señala que el Estado fomentará el despliegue y uso eficiente de la infraestructura para la provisión de redes de comunicaciones y los servicios que sobre ellas se puedan prestar y promoverá el óptimo aprovechamiento de los recursos escasos con el ánimo de generar competencia, calidad y eficiencia, en beneficio de los usuarios.

Respecto a la vulneración del interés colectivo de la protección estatal a los prestadores del servicio de transporte, argumentó que se eleva a derecho colectivo el perjuicio económico por la competencia en el mercado de lo que denomina la demanda de los usuarios de "*prestadores irregulares e ilegales*".

Expresó que la demanda presentada no busca garantizar la defensa de derechos colectivos, sino de otro tipo de intereses que el accionante intentó disfrazar con el fin de poder acudir a este mecanismo constitucional.

Indicó que la acción popular es improcedente ya que no se trata de la vulneración de derechos colectivos, puesto que el actor no probó la vulneración de los derechos e intereses colectivos alegados en la demanda y se trata de alegaciones de perjuicios ocasionados a un grupo de personas del sector transporte por la intervención de un agente del mercado.

Puso de presente que el accionante ha intentado otros mecanismos judiciales generando congestión en la jurisdicción y mencionó que mediante fallo del 21 de abril de 2015 con ponencia de la M.P: Gloria Isabel Cáceres Martínez el Tribunal Administrativo de Cundinamarca resolvió negar una acción de tutela interpuesta por los mismos hechos relacionados con la existencia de plataformas tecnológicas que afectan el mercado.

3.4. Ministerio de Transporte.

Mediante escrito allegado el 30 de noviembre de 2015, la citada entidad, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones (fls. 361 a 379 ibidem), señalando, en síntesis, lo siguiente:

Argumentó que, la acción popular es improcedente, que hay inexistencia de vulneración, daño amenaza actual contra los derechos colectivos e inexistencia de responsabilidad por parte del Ministerio de Transporte.

Señaló que, el Ministerio de Transporte a través de la normatividad que ha expedido, ha logrado establecer los parámetros y reglamentos que se deberán cumplir y tramitar para desarrollar diferentes actividades de transporte con el afán de suplir las necesidades de la ciudadanía y garantizar la real, efectiva y segura forma de transporte, para este caso terrestre.

Mediante la Ley 105 de 1993 en su artículo 2 se establecen los principios rectores del transporte indicando que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector transporte constituye un elemento básico para la Unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano.

Indicó que, mediante la Ley 336 de 1996, en sus artículos 23 y 31 se dispuso que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo a la infraestructura de cada modo de transporte.

Advirtió que el ministerio ha expedido la normatividad que regula el servicio público de transporte, por lo tanto, no se encuentra probado que se haya vulnerado el derecho a la moralidad administrativa.

Respecto de la vulneración del derecho colectivo a la seguridad y salubridad públicas expresó que la normatividad expedida por la demandada para el correcto funcionamiento del servicio público y privado de transporte se desata bajo el principio fundamental para que sea una industria encaminada a garantizar la movilización de personas, cosas, por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, lo cual implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad y que sea informado sobre las formas de utilización.

Afirmó que la seguridad está siendo protegida por parte del Ministerio de Transporte en el entendido de reglamentar de diferentes maneras las formas de transporte en cada una de las normas existentes para la efectiva utilización del servicio público, sea público o privado.

Aseguró que no existe vulneración del derecho colectivo a la infraestructura de los servicios que garantice la salubridad pública, pues esta infraestructura está siendo regulada tanto normativamente como sancionatoriamente.

Argumentó que no existe vulneración de los derechos colectivos alegados por el actor popular ya que existen procesos preestablecidos para la consecuencia del servicio de transporte público o privado terrestre, en cada caso se protege la libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

Mencionó que la Ley 336 de 1996, en sus artículos 23 y 31, dispuso que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte, por lo tanto todo aquel servicio que se preste por fuera de los parámetros establecidos deberá ser referenciado y sancionado.

Agregó que si lo que se pretende es sancionar aquellas empresas que no cumplen con la normatividad, el Ministerio de Transporte deberá supeditarse a la investigación y posterior sanción si a ello corresponde por parte de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, por cuanto como ente sancionador, tiene entre sus funciones la de velar por el cumplimiento de las normas nacionales, internacionales, leyes, normas vigentes que regulen la prestación de servicio en materia de tránsito y transporte terrestre automotor, entre otras.

Manifestó que el actor popular no prueba que realmente se estén incumpliendo los procesos necesarios para castigar a las empresas y personas que realizan servicio público de transporte individual de pasajeros y especial por fuera de las normas de transporte, sin el cumplimiento para esta prestación.

Formuló la excepción de “*falta de legitimación en la causa por pasiva*”, argumentando que el Ministerio de Transporte no es la entidad llamada a responder por los hechos y omisiones indicados en la demanda ya que la entidad ha expedido la reglamentación y las alternativas para la ordenación de los requisitos que se deben cumplir para la prestación de los servicios de transporte.

Mencionó que, el Ministerio de Transporte ha regulado, parametrizado y enfocado cada uno de los requisitos necesarios para la adecuada, eficaz, confiable y funcional servicio de transporte público o privado, de igual manera el ente de Control y Vigilancia sobre el tema de infracción a las normas de transporte es la Superintendencia de Transporte, encargada de ejecutar las sanciones pertinentes, quien informa que para el 7 de julio de 2015, existen 23 sanciones que han sido impuestas en compañía de la Policía Nacional a los actores de prestación de forma ilegal del servicio público de transporte individual en vehículos de servicios especial a través de aplicativos tecnológicos, estadísticas, fallos e investigaciones y sanciones.

3.5. Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Mediante escrito allegado el 10 de febrero de 2016, la citada entidad, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones (fls. 387 a 412 ibidem), señalando, en síntesis, lo siguiente:

Propuso la excepción de “*Falta de legitimación en la causa por pasiva*”, ya que, las funciones de asesoría y apoyo administrativo de la entidad, no incluyen la competencia para sancionar leyes o expedir actos administrativos, por lo cual resultan improcedentes las pretensiones de la demanda en lo que a ellos se refiere.

3.6. Uber Colombia S.A.S. (Ahora Lieber Colombia S.A.S.)

A través de escrito allegado el 2 de noviembre de 2017 (fls. 1 a 64 cuaderno CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA UBER), la sociedad vinculada, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones, señalando, lo siguiente:

Señaló que ya existen pronunciamientos judiciales sobre los hechos materia u objeto de este caso y que el actor popular pretende beneficiarse de una acción constitucional con fines particulares o individuales, ya que no hay amenaza de los derechos colectivos alegados en la demanda, por lo cual la acción popular es improcedente.

Frente a la vulneración del derecho colectivo a la moralidad administrativa advirtió que el actor se limita a señalar que las autoridades administrativas supuestamente no han tomado acciones respecto de la aplicación UBER, pero no especifica qué supuesta acción deberían haber ejercido, por lo que no se entiende qué interés particular pretende establecer la demanda que los funcionarios no han querido satisfacer, ni qué función se ha dejado de ejercer.

Argumentó que hay ausencia de vulneración a los derechos colectivos a la seguridad y la salubridad pública, por cuanto son los taxistas y su violencia quienes amenazan y ponen en riesgo la seguridad de todos los usuarios, más no las nuevas formas y alternativas en materia de movilidad a través de la tecnología, las cuales resultan ser más cómodas, seguras, económicamente predecibles y respetuosas con el usuario.

Explicó que, en materia de coberturas, según la información consultada en internet, la aplicación UBER está ofreciendo, a través de una compañía aseguradora, la siguiente cobertura:

"Seguro para todos los viajes en la aplicación UBER Colombia. La seguridad es muy importante para nosotros. Nos hemos esforzado para que tu experiencia de viaje sea segura, confiable y eficiente. Es por ello que UBER se ha asociado nuevamente con Allianz para otorgar cobertura de seguros. Cada viaje de Uber contará con las siguientes coberturas en caso de que ocurra un accidente: Responsabilidad Civil para terceros y pasajeros Accidentes Personales para los ocupantes incluyendo gastos médicos, muerte accidental y discapacidad. Esta cobertura comienza en el momento en que el socio – conductor de Uber acepta la solicitud de viaje y termina cuando el último pasajero se baja del vehículo."

Puso de presente, los bloqueos por parte de los taxistas, agresiones a vehículos que ponen en riesgo, no solo a los conductores, sino a los usuarios del servicio, sumado al hecho que el actor popular y su gremio anunciaron un "grupo de búsqueda", para identificar y reseñar e impedir el transporte a socios, conductores y usuarios.

Agregó que no existe vulneración del derecho colectivo al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, ya que el actor se limita a señalar que supuestamente se han incumplido acciones administrativas, pero no expone cuáles son.

Expuso que no existe vulneración del derecho e interés colectivo de los consumidores y usuarios, ya que el servicio prestado con el uso de plataformas tecnológicas garantiza mayores estándares de calidad que los taxis tradicionales, ya que garantiza en mayor medida una prestación óptima, eficiente, continua e ininterrumpida, que es lo que se espera de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros, igual la plataforma tecnológica garantiza un mayor nivel de seguridad en las operaciones de movilidad.

Pone en conocimiento el Concepto de Abogacía de la Competencia del 26 de noviembre de 2015, en el cual destaca que la Superintendencia de Industria y Comercio indicó que existen profundas fallas del mercado que no ha sido resueltas en la regulación actualmente vigente.

Afirmó que, no puede demostrarse ninguna vulneración a los consumidores y usuarios ocasionada con la existencia de la plataforma o aplicación UBER, sino tan solo beneficios absolutamente plausibles y evidentes desde su entrada en operación.

Manifestó que hay ausencia de vulneración del interés colectivo de la protección estatal a los prestadores del servicio de transporte público, ya que no se puede pretender la protección por vía de acción popular ya que los derechos e intereses colectivos no están en cabeza de un solo sector de personas sino de toda la colectividad.

Aseguró que existe ausencia de objeto de la acción popular ya que la misma, lejos de velar por la protección de unos supuestos derechos e intereses colectivos, lo único que busca es tratar de conseguir un objetivo particular y propio del actor popular.

Señaló que la acción popular es improcedente al existir otros medios de defensa judicial a disposición del demandante.

Adujo que existe incongruencia entre los hechos de la demanda y las pretensiones de la misma, ya que hace ver a la plataforma UBER como la vulneradora de los derechos colectivos alegados en la demanda, pero después el accionante acepta que su interés es obtener un beneficio en cabeza del gremio transportador.

Formuló la excepción de "*Falta de legitimación en la causa por pasiva*", ya que las pretensiones formuladas por el accionante refieren a unos requerimientos y órdenes a entidades administrativas, para que adopten ciertas medidas que deberían ser tomadas.

Agregó que UBER Colombia no es propietaria, arrendataria, licenciataria, beneficiaria, ni bajo ningún contexto o razón usuaria, administradora y/o responsable de la aplicación y/o plataforma tecnológica a que se hace referencia en la demanda, así como en su momento lo reconoció la Superintendencia de Transporte en las resoluciones que obran como prueba en la acción popular.

Indicó que no presta servicio público de transporte y sus actividades son "*meramente tecnológicas y de operatividad de una plataforma*". Argumentó que su actividad promueve la protección de los derechos de los consumidores al fomentar canales de comunicación y facilita las economías colaborativas.

3.7. Suol Innovation Ltd.

A través de escrito allegado el 12 de octubre de 2022 (fls. 1175 a 1177 CD anexo cdno. ppal. No. 3), la sociedad vinculada, contestó la demanda, oponiéndose a las pretensiones, señalando, lo siguiente:

Indicó que la sociedad vinculada no vulnera los derechos colectivos alegados en la demanda, pues lo que se busca a través de este tipo de plataformas tecnológicas es la promoción de economías colaborativas.

Refuta las acusaciones del demandante de que vulnera derechos colectivos relacionados con la moralidad administrativa, la seguridad y salubridad públicas, el acceso a infraestructura de servicios, los derechos

de los consumidores y usuarios, y la protección estatal a los prestadores del servicio de transporte público.

Mencionó que, a través de estas tecnologías, diversos sectores económicos han hecho uso de las posibilidades y facilidades de la tecnología para crear nuevas empresas y negocios.

Formuló la excepción denominada "*Falta de legitimación en la causa por pasiva*", teniendo en cuenta que Soul no ejerce bajo ninguna circunstancia el servicio público de transporte y si el motivo de la acción popular es que se ordene a la Presidencia de la República, el Ministerio de las TIC, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Industria y Comercio, la Superintendencia de Puertos y Transportes, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Movilidad tomar acciones en contra de Uber, mal podría el Tribunal imaginar que InDriver ejerce la misma actividad que Uber.

Señaló que Suol no tiene el deber de proteger a los prestadores de servicios públicos en Colombia, y que InDriver, como plataforma de comunicación, puede incluso beneficiar a los proveedores de servicios de transporte al ofrecerles un medio para ofrecer sus servicios

3.8. Cabify SERVICIOS TN S.A.S. ("Cabify Servicios TN") y Cabify Transportes S.A.S.

Mediante escrito allegado el 23 de agosto de 2021, las sociedades vinculadas contestaron la demanda (fls. 1 a 10 y 1 a 24 CD anexo visible en el folio 1108), oponiéndose a las pretensiones, compartiendo los argumentos y señalando, en síntesis, lo siguiente:

Formuló la excepción denominada "*falta de legitimación en la causa por pasiva*", toda vez que, Cabify Servicios TN no administra ninguna plataforma tecnológica que permita la interconexión de oferta y demanda en el sector transporte, como tampoco presta servicio público de transporte alguno. Por ello NO existe una la relación jurídico sustancial entre ella y los hechos que fundamentan la demanda.

Señaló que hay "*inexistencia de vulneración a derechos colectivos*" por cuanto ante la inexistencia de facultades sancionatorias de las entidades

accionadas respecto de las plataformas que compiten en el mismo segmento de mercado que Uber, dado que de conformidad con el ordenamiento jurídico colombiano las facultades sancionatorias, así como el alcance de las funciones de inspección, vigilancia y control están sometidas al principio de reserva de ley.

Resaltó que en el régimen de transporte colombiano no existe una norma-ley expedida por el Congreso de la República que faculte a la Superintendencia de Transporte o a alguna de las entidades accionadas investigar, sancionar y ejercer funciones de supervisión sobre sociedades que NO tienen una habilitación de autoridad competente para prestar un servicio público de transporte y que de conformidad con sus actividades económicas no prestan servicios de transporte.

Enfatizó la falta de competencia de las entidades públicas demandadas para investigar y sancionar empresas que no prestan servicios de transporte público y no están habilitadas como tal, de acuerdo con el principio de legalidad y reserva de ley en materia sancionatoria.

3.9. Easy Taxi Colombia S.A.S.

Mediante escrito allegado el 23 de agosto de 2021, la sociedad vinculada contestó la demanda (fls. 1 a 24 CD anexo visible en el folio 1108), oponiéndose a las pretensiones, señalando, en síntesis, lo siguiente:

Alegó la excepción de "falta de legitimación en la causa por pasiva", argumentando que, no fue demandada por el accionante y su actividad económica no corresponde a la prestación de servicio público de transporte alguno, de manera que es apenas razonable concluir la ausencia de relación de mi representada con los hechos y pretensiones de la demanda. Easy Taxi no desarrolla ni ha desarrollado los hechos en que sustenta la demanda, no administra en Colombia la aplicación UBER, y no tiene la vocación de ser sujeto pasivo de las pretensiones de la acción popular.

Señaló que, hay inexistencia de vulneración al derecho colectivo a la moralidad administrativa u otro derecho colectivo. Easy Taxi argumenta que su actividad es la administración de una plataforma tecnológica que

conecta conductores de taxi debidamente habilitados con usuarios, y no la prestación directa del servicio público de transporte

Sostuvo que las entidades públicas demandadas carecen de competencia legal para sancionar o supervisar empresas como Easy Taxi que no prestan servicios de transporte público, lo que justifica cualquier "omisión" por parte de estas entidades.

3.10. Beat Ride App Colombia SAS.

Mediante escrito allegado el 23 de agosto de 2021, la sociedad vinculada contestó la demanda (fls. 1 a 55 CD anexo visible en el folio 1164), oponiéndose a las pretensiones, señalando, en síntesis, lo siguiente:

Argumentó que las entidades estatales demandadas carecen de la competencia y facultades legales para juzgar y/o sancionar a las sociedades que ofrecen servicios digitales de economía colaborativa. Se postula que las plataformas tecnológicas de movilidad, como la de BEAT, amplían y solidifican los derechos de los consumidores y usuarios.

Expresó que, frente a la vulneración del derecho colectivo a la libre competencia, que impedir la operación de plataformas digitales iría en detrimento de este principio constitucional, por cuanto "la libertad económica y la libre y leal competencia constituyen derechos colectivos".

4. Audiencia de pacto de cumplimiento

Por medio de auto del 19 de febrero de 2016 (fl. 413 cdno. ppal. No. 1), se fijó fecha y hora para la celebración de la audiencia de pacto de cumplimiento dispuesta en el artículo 27 de la Ley 472 de 1998, la cual se celebró el 19 de abril de 2016 (fls. 448 y 449 ibidem), declarándose fallida al no presentarse fórmula de pacto de cumplimiento.

5. Alegatos de conclusión.

Por auto del 22 de abril de 2025 (fl. 1242 cdno. ppal. No. 3), se ordenó correr traslado a las partes para alegar de conclusión por el término de 5

días, y vencido este, correr traslado al Ministerio Público, por el término de 5 días, para emitir el respectivo concepto.

Dentro de dicho lapso, Cabify Transportes SAS (Cabify Transportes), Lieber Colombia SAS (antes UBER Colombia SAS), el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – MINTIC, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, Soul Innovation Ltd (fls. 1272 y 1273, 1281 a 1285, 1302 a 1308, 1314 a 1340 vlto. 1395 a 1400, 1404 a 1412 1416 a 1422 cdno. ppal. No. 3), presentaron alegatos de conclusión reiterando en síntesis los argumentos de la demanda y de las contestaciones de la misma.

6. Concepto del Ministerio Público.

La Agente Especial del Ministerio Público Delegado ante esta Corporación, rindió concepto (fls. 1292 a 1300 vlto. cdno. ppal. No. 3), manifestando en síntesis lo siguiente:

Precisó que, resulta de especial importancia señalar que el análisis no puede abordarse exclusivamente desde la perspectiva planteada por el demandante, es decir, de un gremio o grupo económico, puesto que el objetivo del medio de control para la protección de los derechos e intereses colectivos o acción popular se encuentra dirigido a la protección de los derechos e intereses colectivos y difusos de una comunidad general e indeterminada. De acuerdo con lo anterior, asuntos tales como la competencia desleal entre empresas, no pueden ser objeto de estudio y decisión por medio de este mecanismo judicial constitucional.

El desarrollo de las aplicaciones de transporte en Colombia ha estado marcado por la innovación, la rápida adopción por parte de los usuarios, la entrada de múltiples plataformas y una constante tensión regulatoria y legal. Desde la llegada de Uber en 2013 hasta el avance legislativo de 2024, el sector ha transformado la movilidad urbana y se mantiene como uno de los principales retos y oportunidades para la regulación en el país.

Luego de realizar una cronología acerca del desarrollo de las aplicaciones de transporte en Colombia, explicó que, frente al acceso a la plataforma tecnológica, como bien lo indicó el Ministerio de la Tecnologías de la

Información y las Comunicaciones en su contestación de la demanda, que el Estado debe garantizar a los usuarios la libre adopción de tecnologías y la elección de cualquier contenido, aplicación o servicio de internet, salvo que exista disposición legal en contrario.

En este orden de ideas, en Colombia la única restricción legal vigente en esta materia es la contemplada en la Ley 679 de 2001, la Ley 1336 de 2006 y el Decreto 1542 de 2004 relacionadas con la protección contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso sexual de menores de edad. Concordante con lo anterior, el principio de neutralidad tecnológica dispuesto en el artículo 2º numeral 6º de la Ley 1341 de 2009 y desarrollado en el artículo 56, numeral 6º de la Ley 1450 de 2011, pueden los prestadores del servicio de internet bloquear el acceso a determinados contenidos, aplicaciones o servicios, solo a pedido expreso del usuario, con lo cual se descarta la posibilidad de que pueda efectuarse por iniciativa de un determinado gremio o grupo económico o empresarial. En estas condiciones, debe señalarse que no aparece prueba alguna en el expediente que demuestre que los usuarios hubieran solicitado a los proveedores del servicio de internet o al Ministerio de la Tecnologías de la Información y las Comunicaciones el bloqueo de la aplicación UBER® u otra similar.

En estas condiciones no encuentra elementos probatorios y jurídicos que permitan ordenar el bloqueo de las aplicaciones enjuiciadas mediante orden judicial. Menos aún, cuando quienes pudieran ejecutar dicha orden judicial, esto es, los proveedores de servicios de internet no fueron vinculados a este proceso, y por tanto, carecería el Tribunal de jurisdicción y competencia para establecer una excepción judicial al principio de **neutralidad tecnológica** acogido por el Estado colombiano, de acuerdo con las normas nacionales e internacionales sobre la materia.

Al estar descartada la vulneración o amenaza de los derechos colectivos de los usuarios por el uso de aplicaciones tecnológicas tipo UBER® o similares, debe estudiarse si las entidades demandadas han permitido o consentido la vulneración de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y salubridad públicas, el acceso a la infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública o los

derechos de los consumidores de usuarios, cuando permite que el transporte de pasajeros usuarios de la aplicación UBER® o similar, se efectúe en vehículos que no pertenecen a empresas de transporte público individual legalmente habilitadas para ello.

De acuerdo con los elementos probatorios recaudados durante el curso del proceso, se encuentra demostrado que la entidad competente, esto es, la Superintendencia de Puertos y Transporte impuso una sanción de multa de 700 SMLMV (equivalentes a \$ 451'045.000), por medio de las Resoluciones 18417 de 2015 y 07838 del 02 de marzo de 2016.

Quiere decir lo anterior, que el Estado colombiano ha cumplido dentro de sus potestades y competencias con la función de control y sanción que se echaba de menos en la demanda, lo que bastaría para negar las pretensiones.

No obstante, el asunto comprende aspectos que trascienden el hecho, evidentemente probado, de que al menos, UBER COLOMBIA S.A.S., presta los servicios de transporte que ofrece a través de su aplicación tecnológica en condiciones no autorizadas por la legislación vigente en materia de transporte público de pasajeros.

Esta particular situación desemboca en estudiar si la ausencia de regulación para la prestación del servicio de transporte mediante el uso de aplicaciones tecnológicas implica una violación o amenaza de los derechos colectivos y difusos de los **usuarios** de dichos servicios. No duda en señalar el Ministerio Público que la informalidad con la cual se presta el servicio, por la falta de legislación eficiente, puede considerarse una amenaza de los derechos colectivos de los consumidores y usuarios que deben protegerse. No puede perderse de vista que las aplicaciones de transporte como Uber, DiDi, InDriver y Cabify son ampliamente utilizadas en Colombia, pero los usuarios reportan de manera pública y notoria una serie de problemas y quejas recurrentes. Entre las más destacadas se encuentran:

Seguridad personal y de los trayectos: Usuarios han denunciado incidentes graves como accidentes, hurtos y casos de acoso sexual

durante los trayectos. Un problema frecuente es que en ocasiones el conductor que recoge al pasajero no corresponde con el perfil registrado en la aplicación, lo que pone en riesgo la seguridad y confianza en el servicio. Se reportan casos en los que, tras un accidente, el conductor abandona al usuario y no asume responsabilidad, dejando a los pasajeros desprotegidos.

Falta de regulación y control: La falta de una regulación clara y rigurosa ha permitido que personas no debidamente verificadas puedan operar como conductores, generando riesgos para los usuarios y evidenciando la necesidad de mayor supervisión y control en estas plataformas.

Problemas de atención y respuesta ante incidentes: Muchos usuarios manifiestan insatisfacción con el soporte y la atención al cliente de las plataformas, especialmente en situaciones de emergencia o cuando se requiere una solución rápida a problemas ocurridos durante el viaje.

Incumplimiento de condiciones del servicio: Se reportan quejas sobre cobros indebidos, tarifas dinámicas excesivas en horas pico o situaciones de alta demanda, así como cancelaciones injustificadas por parte de los conductores.

Falta de transparencia y protección de datos: Algunos usuarios han expresado inquietudes sobre el manejo de sus datos personales y la privacidad de la información compartida con las plataformas, especialmente ante incidentes de filtración o uso indebido de datos.

En resumen, las quejas de los usuarios de aplicaciones de transporte en Colombia giran en torno a la seguridad, la falta de regulación y control, la deficiente atención ante incidentes, la inseguridad jurídica, el incumplimiento de condiciones del servicio y preocupaciones sobre la protección de datos personales. Estos problemas, que si bien es cierto no se presentaban durante los primeros años de estas aplicaciones, resultan en este momento una realidad palpable que subraya la urgencia de adoptar medidas urgentes de protección de los derechos e intereses colectivos los usuarios.

No resulta suficiente que la calidad y seguridad se encuentren en este momento sujetos a la buena voluntad del empresario privado, tratándose de un servicio que se encuentra bajo supervisión estatal. En efecto, ha sido la propia Administración Pública quien ha promocionado por diversos canales el uso del vehículo particular compartido, conocido, entre otras acepciones como "carpooling", de lo cual puede inferirse la construcción de un principio de confianza legítima de los usuarios acerca de la legitimidad de esta forma de movilización urbana, que se conjuga con modelos de economía colaborativa cada vez más extendidos en el mundo y que se encuentran amparados por el artículo 333 de la Constitución Política.

Consideró que, aunque resulta importante exhortar al Congreso de la República y al Ministerio de Transporte para que de manera rápida procedan a legislar y reglamentar el servicio de transporte prestado a través de aplicaciones, resulta procedente la protección de los derechos intereses colectivos de los consumidores y usuarios, teniendo en cuenta la vinculación al proceso de varias de las empresas que desarrollan esta actividad.

De acuerdo con lo expuesto, el Ministerio Público consideró que se debe acceder a la protección de los derechos e intereses colectivos de los consumidores y usuarios de las aplicaciones de transporte, ordenando a los demandados en el marco de la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) que se adopten, de manera coordinada y conjunta las siguientes medidas: Transparencia algorítmica y no discriminación en precios, protección robusta de datos personales, mecanismos eficaces de reclamo y reparación, filtros y verificación de identidad, herramientas tecnológicas de monitoreo, condiciones técnicas y de seguridad y seguros adicionales.

II. CONSIDERACIONES

Cumplidos los trámites propios del proceso sin que exista causal alguna de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a resolver el asunto sometido a consideración.

1. Finalidad de la acción popular.

Las acciones populares consagradas en el inciso primero del artículo 88 de la Constitución Política y reglamentadas por la Ley 472 de 1998, tienen como finalidad la protección de los derechos e intereses colectivos, cuando éstos resulten amenazados o vulnerados por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares cuando ellos actúen en desarrollo de funciones administrativas.

En la forma y términos de la reglamentación contenida en los artículos 1º, 2º, 4º y 9º de la Ley 472 de 1998, los elementos necesarios para la procedencia de las acciones populares, son los siguientes:

- a) La finalidad es la protección de los derechos e intereses de naturaleza colectiva.
- b) Procede contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares que hayan violado o amenacen violar ese tipo de derechos o intereses.
- c) Se ejerce para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración, o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.
- d) Los derechos e intereses colectivos susceptibles de esta acción son todos aquellos definidos como tales en la Constitución Nacional, las leyes ordinarias y los tratados de derecho internacional celebrados por Colombia, como por ejemplo los mencionados en el artículo 4 de la Ley 472 de 1998.
- e) La titularidad para su ejercicio, como su nombre lo indica, está dada por su naturaleza popular, por lo tanto, puede ser ejercida por cualquier persona, natural o jurídica, pública o privada, o también por las autoridades, organismos y entidades señalados en el artículo 12 de la Ley 472 de 1998.
- f) No interesa cuál sea la causa o el origen de la violación al derecho o interés colectivo (acto, hecho, operación, omisión, contrato administrativo

o cualquier otra forma de manifestación de la administración pública); es decir, el centro de imputación jurídica que determina la procedencia de la acción es el hecho de la violación o amenaza de un derecho o interés de esa específica naturaleza, independientemente de la causa o motivo. No obstante, bajo el marco normativo del artículo 144 de la Ley 1437 de 2011, cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga un acto administrativo o **un contrato**, en uno u otro evento, **no puede el juez** anular el acto **o el contrato**, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos.

g) Adicionalmente, con la entrada en vigencia de la Ley 1437 de 2011, por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se constituye como requisito de procedibilidad para el medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos (acción popular), el deber de acreditarse, por parte del actor popular, el haber solicitado a la autoridad y/o el particular en ejercicio de funciones públicas, previamente a la presentación de la demanda, adoptar las medidas necesarias de protección de los derechos o intereses colectivos amenazados o violados, y que la autoridad y/o el particular no haya atendido la reclamación dentro del término fijado por la ley (15 días) o se niegue a ello.

No obstante, la parte final del inciso 3° del artículo 144 del C.P.A.C.A., prescribe, que se podrá prescindir de este requisito, cuando exista inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, el cual debe estar sustentado en la demanda.

2. Cuestión previa.

Es del caso señalar que, en el presente asunto mediante auto del 22 de abril de 2025, se corrió traslado de los documentos incorporados al expediente como pruebas y se ordenó correr traslado para alegar de conclusión (fl. 1242 cdno. ppal. No. 3).

Posteriormente, el apoderado judicial de Cabify Transportes SAS presentó solicitud de adición del auto del 22 de abril de 2025, señalando que las

sociedades vinculadas no tuvieron la oportunidad de ejercer contradicción del testimonio rendido por el señor Raúl Wexler Pulido Téllez.

De igual manera la sociedad Beat Ride APP Colombia SAS, presentó solicitud de desvinculación al proceso.

Las anteriores solicitudes se resolvieron mediante providencia del 26 de mayo de 2025, en la cual se resolvió denegar la solicitud de adición del auto de 22 de abril de 2025 y se aceptó la desvinculación de la sociedad Beat Ride APP Colombia SAS ya que dicha sociedad se encuentra liquidada (fls. 1432 a 1434 ibidem).

Asimismo, es del caso advertir que las sociedades Cabify Transportes SAS, se pronunciaron respecto de las pruebas trasladadas solicitando la contradicción del testimonio del señor Raúl Wexler Pulido Tellez (fls. 1310 vlto a 1311 ibidem), y como quiera que, en el auto del 22 de abril de 2025, el Despacho resolvió dicha solicitud se tiene que la citada sociedad deberá estarse a lo allí resuelto.

3. Excepciones Propuestas.

3.1. En cuanto a las excepciones propuestas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones- MINTIC, el Ministerio de Transporte, Suol Innovation Ltd., Cabify SERVICIOS TN S.A.S. ("Cabify Servicios TN") y Cabify Transportes S.A.S., Easy Taxi Colombia S.A.S. y UBER denominadas: "Ausencia o inexistencia de vulneración de los derechos o intereses colectivos, *"Ausencia de objeto de la acción popular"*, *"Incongruencia entre los hechos de la demanda y las pretensiones de la misma"*, se tiene que examinado el contenido y alcance de tales medios exceptivos más que ser impedimentos procesales constituyen verdaderos argumentos de fondo que sustentan la defensa dirigidos a cuestionar la ausencia de mérito de las súplicas de la demanda, razón por la cual su valor será examinado conjuntamente con el estudio del fondo de la controversia objeto de juzgamiento y no propiamente como excepciones.

3.2. Excepción propuesta por la Procuraduría General de la Nación.

"Falta de Legitimación en la causa por pasiva". Afirma que, por disposición del Decreto 174 de 2001, el Ministerio de Transporte es el organismo encargado de habilitar a las empresas que se encuentren legalmente constituidas y deseen prestar el servicio especial, por lo que, las competencias fijadas por el Gobierno Nacional sobre la materia dan cuenta que no es la Procuraduría General de la Nación la llamada a satisfacer las pretensiones del accionante.

Análisis de la Sala.

Es del caso advertir que la parte actora pretende que las accionadas realicen acciones eficientes para que se cumplan las normas de transporte público y se impida la utilización del aplicativo UBER.

En efecto, los artículos 8º y 9º del Decreto 174 de 2001 *"Por el cual se reglamenta el servicio de transporte público terrestre automotor"*, establecen que dicho servicio será regulado, por el Ministerio de Transporte y que su control y vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

En ese orden, le asiste la razón a la Procuraduría General de la Nación, puesto que dentro de las funciones de la citada entidad no se encuentra la reglamentación, ni el control y vigilancia del servicio público de transporte terrestre automotor, por lo tanto, la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva está llamada a prosperar.

3.3. Excepciones propuestas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las comunicaciones- MINTIC.

"Falta de cumplimiento del requisito de procedibilidad – Ineptitud de la demanda". Advierte que, no se demostró la formulación de reclamación ante MINTIC tendiente a hacer cesar la supuesta vulneración de los derechos e intereses colectivos.

Análisis de la Sala.

El artículo 144 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), establece:

"ARTÍCULO 144. PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Cualquier persona puede demandar la protección de los derechos e intereses colectivos para lo cual podrá pedir que se adopten las medidas necesarias con el fin de evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los mismos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.

Cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga de la actividad de una entidad pública, podrá demandarse su protección, inclusive cuando la conducta vulnerante sea un acto administrativo o un contrato, sin que en uno u otro evento, pueda el juez anular el acto o el contrato, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos.

Antes de presentar la demanda para la protección de los derechos e intereses colectivos, el demandante debe solicitar a la autoridad o al particular en ejercicio de funciones administrativas que adopte las medidas necesarias de protección del derecho o interés colectivo amenazado o violado. Si la autoridad no atiende dicha reclamación dentro de los quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud o se niega a ello, podrá acudir ante el juez. Excepcionalmente, se podrá prescindir de este requisito, cuando exista inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, situación que deberá sustentarse en la demanda".

Bajo el anterior marco normativo se tiene que, corresponde al demandante acreditar que previamente solicitó a la respectiva autoridad y/o particular adoptar o disponer las medidas necesarias para la protección de los derechos e intereses colectivos que estima amenazados o vulnerados o, en su defecto, justificar la ausencia del requerimiento, pues, tal requerimiento constituye un requisito *sine qua non* de procedencia de la acción, y que para entender dicho requisito, es importante tener en cuenta dos supuestos: **i)** la solicitud de medidas necesarias de protección de los derechos, y **ii)** que la autoridad y/o particular no atienda la reclamación en el término fijado por la ley o se niegue a ello.

Sobre el requisito de procedibilidad de que trata el inciso 3º del artículo 144 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), el Consejo de Estado Sección Primera en providencia del 9 de marzo de 2017 C.P: Roberto Augusto Serrato Valdés, radicado no. 25000-23-41-000-2016-00957-01, demandante: Fundación Colectivo Somos Uno, demandado: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ha precisado lo siguiente:

"(...)

4.1. La reclamación administrativa como presupuesto de procedibilidad de la acción popular a la luz del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo

Con la expedición del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011) se introdujeron una serie de cambios, modificaciones e innovaciones al régimen jurídico del contencioso

administrativo, entre los que se encuentra la incorporación al ordenamiento jurídico de un requisito de procedibilidad para el ejercicio de la acción popular.

Precisamente, el artículo 144 del CPACA establece:

"Protección de los derechos e intereses colectivos. Cualquier persona puede demandar la protección de los derechos e intereses colectivos para lo cual podrá pedir que se adopten las medidas necesarias con el fin de evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los mismos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.

Cuando la vulneración de los derechos e intereses colectivos provenga de la actividad de una entidad pública, podrá demandarse su protección, inclusive cuando la conducta vulnerante sea un acto administrativo o un contrato, sin que en uno u otro evento, pueda el juez anular el acto o el contrato, sin perjuicio de que pueda adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o vulneración de los derechos colectivos.

Antes de presentar la demanda para la protección de los derechos e intereses colectivos, el demandante debe solicitar a la autoridad o al particular en ejercicio de funciones administrativas que adopte las medidas necesarias de protección del derecho o interés colectivo amenazado o violado. Si la autoridad no atiende dicha reclamación dentro de los quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud o se niega a ello, podrá acudir ante el juez. Excepcionalmente, se podrá prescindir de este requisito, cuando exista inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, situación que deberá sustentarse en la demanda." (Negrita fuera de texto)

Como se puede apreciar, a partir de la entrada en vigencia del CPACA (2 de julio de 2012), el actor popular debe dar cumplimiento al agotamiento del requisito previo de procedibilidad antes reseñado, conforme al cual se le deberá solicitar a la autoridad administrativa o al particular que ejerce funciones administrativas que adopte las medidas necesarias para proteger el derecho o interés colectivo amenazado o violado, so pena de resultar improcedente el ejercicio de la acción. Para el efecto, la entidad o el particular cuentan con los 15 días siguientes a la presentación de la solicitud para adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o violación del derecho o interés colectivo.

De lo anterior se infiere que al imponérsele esta obligación al administrado, el legislador pretendió que la reclamación ante la Administración fuese el primer escenario en el que se solicite la protección del derecho colectivo presuntamente violado, en aras a que, de ser posible, cese de manera inmediata la vulneración a tales derechos, de suerte que al Juez Constitucional se acuda solamente cuando la autoridad administrativa, a quien se le imputa la vulneración, no conteste o se niegue a ello⁶.

Ahora bien, la reclamación previa podrá omitirse en caso de que exista un inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, siempre que haya sido expresado y sustentado en la demanda y, desde luego, acompañado del acervo probatorio idóneo y suficiente para acreditar esa especialísima situación".

Bajo el anterior marco jurisprudencial, se tiene que, el actor popular debe dar cumplimiento al agotamiento del requisito previo de procedibilidad

⁶ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Auto del 9 de septiembre de 2013, Radicación No. 25000-23-41-000-2013-00358-01 (AP), Consejera Ponente: Roberto Augusto Serrato Valdés.

establecido en el inciso 3° del artículo 144 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), conforme al cual se le deberá solicitar a la autoridad administrativa o al particular que ejerce funciones administrativas que adopte las medidas necesarias para proteger el derecho o interés colectivo amenazado o violado, so pena de resultar improcedente el ejercicio de la acción. Para el efecto, la entidad o el particular cuentan con los quince (15) días siguientes a la presentación de la solicitud para adoptar las medidas que sean necesarias para hacer cesar la amenaza o violación del derecho o interés colectivo.

Asimismo, el Consejo de Estado - Sección Primera precisa que la reclamación previa podrá omitirse en caso de que exista un inminente peligro de ocurrir un perjuicio irremediable en contra de los derechos e intereses colectivos, siempre que haya sido expresado y sustentado en la demanda y desde luego, acompañado del acervo probatorio idóneo y suficiente para acreditar esa especialísima situación.

Revisada la demanda y sus anexos se observa que mediante escrito radicado del 7 de septiembre de 2015, el actor popular presentó ante las accionadas y específicamente ante el Ministerio de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones – MINTIC, derecho de petición con el asunto “Desactivación de plataformas tecnológicas UBER y otros”, si bien la solicitud no señala que es para que cese la vulneración de derechos colectivos, si se pide que se adopten las medidas necesarias que considera el actor popular para cesar la operación ilegal del transporte individual de pasajeros mediante el uso de aplicaciones tecnológicas, razón por la cual se observa que el actor popular, acreditó el requisito de procedibilidad y, por lo tanto, la excepción “*Falta de cumplimiento del requisito de procedibilidad – Ineptitud de la demanda*”, no está llamada a prosperar.

“Falta de legitimación en la causa por pasiva”. Argumenta que, que el tema objeto de la acción popular es del sector transporte lo que no es de resorte de competencia del MINTIC, ya que el debate de la acción popular recae sobre la prestación de servicios utilizando la APP UBER, en consecuencia, la discusión se centra sobre la legalidad o ilegalidad de la prestación de dichos servicios de transporte, más no sobre la herramienta tecnológica.

Análisis de la Sala.

En el asunto bajo examen, se demanda mediante la acción popular a los Ministerios de Transporte, de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la Presidencia de la República, a la Procuraduría General de la Nación y a las sociedades vinculadas Lieber Colombia SAS (antes Uber Colombia SAS)⁷, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Beat Colombia SAS, Bite Ride APP Colombia SAS, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp⁸, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, para la protección de los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios, consagrados en los literales b), g), h), y n) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, supuestamente vulnerados por las entidades públicas demandadas, al permitir la prestación del servicio público de transporte a través de aplicaciones y plataformas tecnológicas tipo UBER® y similares, sin el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias vigentes sobre la materia.

Ahora bien, revisado el expediente si bien es cierto, el objeto de debate de la acción popular de la referencia, es la prestación ilegal del servicio público de transporte individual de pasajeros a través de aplicaciones y plataformas tecnológicas, también lo es que, obra en el plenario oficio del 18 de septiembre de 2015, remitido por el MINTIC a la Procuraduría General de la Nación (fls. 52 a 54 ibidem), mediante la cual le informó específicamente respecto al caso de UBER, que la Dirección de Vigilancia y Control de la citada entidad tenía en curso una actuación preliminar en contra de UBER, con el fin de determinar si existe mérito o no para abrir una investigación administrativa formal de carácter sancionatorio tendiente a demostrar la presunta vulneración de normas propias del

⁷ Auto del 24 de marzo de 2017 (fls. 598 y 599 cdno. ppal. No. 2).

⁸ Auto del 28 de junio de 2021 (fls. 1002 a 1065 cdno. ppal. No. 3).

marco legal y regulatorio que comprende el sector TIC mas no del sector transporte.

En ese orden se tiene que el numeral 11 del artículo 18 de la Ley 1341 de 2009 "Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones TIC, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones", establece que, el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones dentro de sus funciones tiene la de ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control en el sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, conforme con la Ley.

Por lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta que el Ministerio de Tecnologías de la Información y las comunicaciones- MINTIC, podría verse afectada con la decisión que se adopte en el presente asunto, en aplicación del inciso final del artículo 18 de la Ley 472 de 1998, la excepción de "falta de legitimación en la causa por pasiva", no tiene vocación de prosperidad.

3.4. Excepción propuesta por el Ministerio de Transporte.

"Falta de legitimación en la causa por pasiva", afirma que el Ministerio de Transporte no es la entidad llamada a responder por los hechos y omisiones indicados en la demanda ya que la entidad ha expedido la reglamentación y las alternativas para la ordenación de los requisitos que se deben cumplir para la prestación de los servicios de transporte.

Análisis de la Sala.

Como se analizó en precedencia el Decreto 174 de 2001, tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

En efecto, el artículo 8° de la norma antes citada dispone que el servicio público de transporte terrestre automotor especial será regulado por el **Ministerio de Transporte** y como quiera que el objeto de la presente acción popular es la supuesta vulneración de los derechos colectivos alegados por el actor, al permitir la prestación del servicio público de transporte a través de aplicaciones y plataformas tecnológica, sin el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias vigentes sobre la materia, no le asiste la razón a la demandada cuando afirma que le asiste falta de legitimación en causa por pasiva ya que esta es la autoridad de transporte encargada de regular la materia, razón por la cual la excepción propuesta no tiene vocación de prosperidad.

3.5. Excepción propuesta por el Presidencia de la República - Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

"Falta de legitimación en la causa por pasiva", advierte que las funciones de asesoría y apoyo administrativo de la entidad, no incluyen la competencia para sancionar leyes o expedir actos administrativos, por lo cual resultan improcedentes las pretensiones de la demanda en lo que a ellos se refiere.

Análisis de la Sala.

Como ya se señaló anteriormente, los artículos 8° y 9° del Decreto 174 de 2001, establecen que el servicio de transporte terrestre especial automotor será regulado, por el Ministerio de Transporte y que su control y vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. En ese orden, le asiste la razón a la Presidencia de la República – Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, ya que esta entidad no tiene competencia para regular o controlar o vigilar el servicio de transporte terrestre, por lo tanto, excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva está llamada a prosperar.

3.6. Excepciones propuestas por las vinculadas Suol Innovation Ltd., Cabify SERVICIOS TN S.A.S. ("Cabify Servicios TN") y Cabify Transportes S.A.S., Easy Taxi Colombia S.A.S y Uber Colombia S.A.S.

"Falta de legitimación en la causa por pasiva". Las citadas sociedades, formularon la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva, teniendo en cuenta que, no ejercen el servicio público de transporte, no administran ninguna plataforma tecnológica que permita la interconexión de oferta y demanda en el sector transporte, como tampoco prestan servicio público de transporte alguno y las pretensiones de la demanda están encaminadas a que se den órdenes a entidades públicas., pues dichas sociedades no tienen injerencia en la regulación del servicio público de transporte.

Análisis de la Sala.

Es del caso advertir que, el señor Hugo Alberto Ospina Agudelo interpuso demanda en ejercicio de la acción popular con la finalidad de que se protejan los derechos colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios y pretende que se impida la prestación del servicio de transporte a través de la aplicación del dispositivo móvil de UBER.

En el caso, la falta de legitimación en la casusa por pasiva formulada por UBER COLOMBIA SAS, la Sala destaca que en el expediente obra certificado de existencia y representación legal expedido el 30 de octubre de 2017 por la Cámara de Comercio en el cual se observa que la citada sociedad tiene como objeto social la "(...) A) *PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE MERCADEO Y PROMOCIÓN, B) SERVICIOS DE APOYO A TERCEROS EN TEMAS LOGÍSTICOS Y OTRAS ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS, C) ACTIVIDADES DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ASESORAMIENTO, ORIENTACIÓN Y ASISTENCIA OPERATIVA A PERSONAS Y EMPRESAS, D) SERVICIOS DE APOYO GENERALES A TERCEROS LOCALES O EXTRANJEROS*". (fls. 65 a 78 cuaderno contestación UBER).

Asimismo, se advierte que, UBER TECHNOLOGIES INC.²¹ es la titular de las marcas "UBERX" y "EVERYONE'S PRIVATE DRIVER", conforme al Registro Público de Propiedad Industrial (fl. 461 y 462 ibidem). Estas marcas están registradas para la coberturas de varias clases de servicios

y productos de la Clasificación Internacional de Niza, que contemplan el software de ordenador para coordinar servicios de transporte, los servicios de telecomunicaciones, en concreto, el enrutamiento de llamadas, mensajes de texto cortos y notificaciones instantáneas a operadores locales de vehículos automóviles de terceros que se encuentren cerca del usuario que llama por teléfonos móviles, el suministro de información sobre servicios de transporte y reservas de servicios de transporte mediante sitios web, y el servicio de uso temporal en línea de programas no descargables para servicios de transporte, reserva de servicios de transporte y envío de vehículos motorizados a clientes, así como el diseño y desarrollo de software de ordenador.

De igual manera se tiene que la empresa UBER TECHNOLOGIES INC. maneja, administra y gestiona la plataforma tecnológica UBER disponible para dispositivos móviles en Colombia, pues es de su propiedad.

Ahora bien, en el plenario obra el testimonio del señor Raúl Wexler Pulido Téllez (fls. 745 a 749 Cd ANEXO) y aunque en este se señala que UBER COLOMBIA SAS, no es propietaria o licenciataria de la plataforma, ciertamente es posible advertir que la vinculada tiene acceso a ella desde Colombia y con efectos globales.

En efecto, se constata la página WEB www.ubercolombia.com⁹, y se evidencia que UBER COLOMBIA S.A.S. puede ingresar o facilitar el ingreso de la información de los denominados "socios" o conductores que pretenden afiliar sus vehículos a la plataforma para ofrecer el servicio de transporte por medio de la plataforma tecnológica UBER.

Por lo anterior, se advierte que UBER COLOMBIA S.A.S. facilitó a socios y conductores adscritos a una plataforma tecnológica la prestación de un servicio de transporte público no autorizado, razón por la cual se le imputó la conducta sancionada por la Superintendencia de Puertos y Transporte en la Resolución No. 000148417 del 14 de septiembre de 2015 "Por la cual se profiere decisión dentro de la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 19172 de 26 de noviembre de 2014, en contra

⁹ <https://www.uber.com/co/es/drive/requirements/?city=bogota>

de la sociedad UBER Colombia SAS”, proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Precisado lo anterior y como fue advertido en los autos mediante los cuales se ordenó la vinculación de las sociedades antes citadas, como quiera que las mismas prestan el servicio público de transporte a través de una plataforma tecnológica, procedía su vinculación para integrar el contradictorio, además porque podrían verse afectadas con la decisión que se adopte en el presente asunto, por lo que la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva no está llamada a prosperar.

4. Derechos e intereses colectivos presuntamente vulnerados.

Como antes quedó anotado, la parte demandante invocó como vulnerados los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios, consagrados en los literales *b), g), h), y n)* del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

4.1. Respecto del derecho e interés colectivo a la **moralidad administrativa**, el Consejo de Estado, en sentencia de unificación jurisprudencial proferida el 1º de diciembre de 2015¹⁰, precisó:

"(...)

2. Constituyen elementos esenciales para la configuración de la moralidad administrativa, desde el punto de vista de derecho colectivo amparable a través de la acción popular:

*a) **Elemento objetivo:** Quebrantamiento del ordenamiento jurídico. Este elemento puede darse en dos manifestaciones: (i) Conexidad con el principio de legalidad y (ii) violación de los principios generales del derecho. (...)*

*b) **Elemento subjetivo. No se puede considerar vulnerado el derecho colectivo a la moralidad pública sin hacer el juicio de moralidad de la actuación del funcionario para establecer si incurrió en conductas amañadas, corruptas o arbitrarias y alejadas de los fines de la correcta función pública. Aquí es donde se concreta el segundo elemento. Consiste en que esa acción u omisión del funcionario en el desempeño de las funciones administrativas debe acusarse de ser inmoral; debe evidenciarse que el propósito particular del servidor se apartó del cumplimiento del interés general, en aras de su propio favorecimiento o del de un tercero. Este presupuesto está representado en factores de carácter subjetivo opuestos a los fines y principios de la administración, traducidos en comportamientos***

¹⁰ Consejo de Estado – Sección Segunda C.P Luis Rafael Vergara Quintero, radicado No. 1001-33-31-035-2007-00033-01(AP).

deshonestos, corruptos, o cualquier denominación que se les dé; en todo caso, conductas alejadas del interés general y de los principios de una recta administración de la cosa pública, en provecho particular.

*c) **Imputación y carga probatoria.** Ya se vio cómo para disponer la protección del derecho colectivo pretendido por el juez popular deben tener presencia tanto el elemento objetivo como el elemento subjetivo y su debida correlación. Para ello se requiere de una carga argumentativa por el actor popular en la que se efectúe una imputación directa, seria y real de la violación del ordenamiento jurídico y de la realización de las conductas atentatorias de la moralidad administrativa. En este sentido corresponde al actor popular hacer esa imputación y cumplir con la carga probatoria que le corresponde.*

(...)

La concurrencia de estos presupuestos garantiza que al momento de determinar la violación del derecho colectivo a la moralidad administrativa el juez cuente con todos los elementos fácticos, debidamente probados, sobre los cuales calificará si la conducta del servidor es reprochable moralmente o no, según las alegaciones de las partes.

(...)”. (Se destaca).

En sentencia de Unificación Jurisprudencial del 1º de febrero de 2022¹¹, respecto de la vulneración al **derecho e interés colectivo a la moralidad administrativa**, precisó:

“(...)

81. En síntesis para que se configure la vulneración a la garantía colectiva a la moralidad administrativa se requiere de la confluencia de tres elementos: i) elemento objetivo: el incumplimiento de la ley o de los principios generales de derecho, ii) elemento subjetivo: acción u omisión del funcionario que se aparta del cumplimiento del interés general en aras de su propio beneficio o el de un tercero, o en provecho particular y, iii) imputación o carga probatoria, esto es, una carga argumentativa, directa, seria y real de la violación del ordenamiento jurídico y de la realización de conductas atentatorias de la moralidad.

82. En este orden, al haberse fijado los parámetros para establecer el alcance del derecho colectivo a la moralidad administrativa, la Sala prohíja de manera integral los lineamientos y criterios sentados en las sentencias de unificación del 1º de diciembre de 201525, 5 de junio de 201826 y 4 de marzo de 2019¹²”.

4.2. El Derecho a la seguridad y salubridad públicas, el Consejo de Estado Sección Primera, en sentencia del 31 de julio de 2018, radicado No. 13001-23-33-000-2011-00117-01(AP), M.P: Roberto Augusto Serrato Valdés, precisó lo siguiente:

¹¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sala Décima de Decisión, C.P: Sandra Lisset Ibarra Vélez, radicado No. 73001-33-31-006-2008-00027-01, Actor: Germán Eduardo Triana López, demandados: Compañía Energética del Tolima S.A - E.S.P. – ENERTOLIMA S.A. E.S.P. y Electrificadora del Tolima S.A E.S.P. – ELECTROLIMA S.A. E.S.P. en Liquidación.

¹² Consejo de Estado, Sala Plena de lo Contencioso Administrativo, Sentencia 04.03.19., M.O. Ramiro Pazos Guerrero, Rad. 05001-33-31-2010-00032-01.

"(...)

La Constitución de 1991 consignó en su artículo 366 el mejoramiento de la calidad de vida, como una de las finalidades sociales del Estado, para lo cual fija como un objetivo prioritario para las entidades del estado la solución de las necesidades insatisfechas en materia de salud.

La importancia del derecho colectivo a la seguridad y salubridad públicas, ha sido abordada por esta Sección entre otras en la sentencia de 15 de mayo de 2014, la cual determinó:

"[...] La importancia del cuidado de la salud de las personas y de una adecuada gestión de su entorno, son aspectos esenciales para la efectividad del derecho a la vida y de otros postulados cardinales del Estado social de derecho como la dignidad humana o la libertad, ello se evidencia en lo previsto por el artículo 366 de la Carta, que además de señalar el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida como fines sociales del Estado, define como objetivo fundamental de su actividad la solución de necesidades básicas insatisfechas en materia de salud, educación, saneamiento ambiental y agua potable. Su carácter primordial se plasma también en el artículo 49 Constitucional, que encomienda al Estado la responsabilidad de asegurar a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud, al tiempo que impone a todos el deber de "procurar el cuidado integral de su salud y de su comunidad". Reflejo de esta última previsión es lo dispuesto por el numeral 2º del artículo 95 de la Ley Fundamental, que erige en deber ciudadano, expresión del principio de solidaridad, responder con acciones humanitarias "ante situaciones que pongan en peligro la vida o la salud de las personas". Finalmente, debe también resaltarse el hecho que el artículo 78 de la Constitución haga reconocimiento expreso de la responsabilidad que deben afrontar los productores de bienes y servicios que, entre otras, atenten contra la salud y la seguridad de los consumidores o usuarios; la cual, por virtud de lo previsto en la parte final del artículo 88, podrá ser objetiva.

La trascendencia social de los conceptos de seguridad y salubridad pública y del derecho colectivo que fundamentan ha llevado a esta Sala de Decisión a sostener que:

*"(...) constituyen **las obligaciones que tiene el Estado de garantizar condiciones mínimas que permitan el desarrollo de la vida en comunidad.** Su contenido general implica, en el caso de la seguridad, la prevención de los delitos, las contravenciones, los accidentes naturales y las calamidades humanas y, en el caso de la salubridad, la garantía de la salud de los ciudadanos. Estos derechos colectivos están ligados al control y manejo de las situaciones de índole sanitario, para evitar que tanto en el interior como en el exterior de un establecimiento o de determinado lugar se generen focos de contaminación, epidemias u otras circunstancias que puedan afectar la salud y la tranquilidad de la comunidad y en general que afecten o amenacen el estado de sanidad comunitaria."¹³*

Por ende, dada la amplitud de su radio de acción, como ha sido subrayado por esta Corporación, el derecho colectivo a la salubridad pública "se puede garantizar desde una perspectiva de abstención (negativa o de impedir una conducta) o de promoción (activa o de realización de un comportamiento) en aras de asegurar las condiciones esenciales de salud pública"⁷¹. En consecuencia, es claro para la Sala que su vulneración también puede desprenderse tanto de una actitud activa (actuaciones, reglamentos, contratos, etc.), como pasiva (omisión administrativa) de

¹³ Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia del 5 de octubre de 2009, Rad. No. 19001-23-31-000-2005-00067-01.C.P: Marco Antonio Velilla Moreno.

parte de las autoridades responsables de su guarda y realización efectiva [...]”.¹⁴

4.3. El derecho colectivo a la infraestructura pública vial o de transporte terrestre en condiciones de seguridad.

“(…)

El artículo 2º de la Constitución Política de Colombia señala que son fines esenciales del Estado, entre otros, “[...] servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución [...]”. Igualmente, se estableció que “[...] [l]as autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”. [Subraya la Sala]

La Constitución también consagra, entre otros derechos colectivos, el de circular libremente por el territorio nacional²⁷; al uso y goce de los bienes de uso público, así como la correlativa obligación del Estado de garantizar la integridad del espacio público y su destinación al uso común²⁸. En este sentido, la Ley 105 de 30 de diciembre de 1993, “[p]or la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, dispone como principio que “[e]l transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País”²⁹. En tal virtud, es deber de las autoridades impulsar el desarrollo económico y el progreso social, y para ello, ejecutarán las obras públicas correspondientes, entre estas, las relacionadas con el servicio público de transporte, el mantenimiento y la reconstrucción de la infraestructura vial del país. La Ley 105 señala que el Sector Administrativo Transporte está conformado por el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional. Para el desarrollo de las políticas de transporte, el Sistema Nacional de Transporte está integrado por los organismos anteriormente mencionados y los organismos de tránsito y transporte e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con dicha actividad³⁰. De igual forma, dentro de los principios fundamentales del Sistema y el Sector Transporte se destaca el de seguridad de las personas, el cual se erige como una prioridad, así como el de transporte de las personas por medio de vehículos e infraestructuras en condiciones de libertad de acceso, comodidad, calidad y seguridad de los usuarios.

Por consiguiente, el artículo 19 establece que “[c]orresponde a la Nación y a las Entidades Territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de [la infraestructura de transporte de] su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley”.

Asimismo, el artículo 20 menciona que “[c]orresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del Orden Nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las Entidades Territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción. [...]”. Por otro lado, la Ley 769 de 6 de agosto de 2002, “[p]or la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, indica que son principios rectores los de seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización (...)”¹⁵

¹⁴ Consejo de Estado Sala de o Contencioso Administrativo Sección Primera Consejero Ponente: Guillermo Vargas Ayala, quince (15) de mayo de dos mil catorce (2014) Radicación Número: 25000 23 24 000 2010 00609 01(Ap) Actor: Hermann Gustavo Garrido Prada y Otros Demandado: Instituto Nacional De Vigilancia De Medicamentos Y Alimentos – Invima, Red Bull Colombia SAS y Ministerio de Salud.

¹⁵ Consejo de Estado – Sección Primera. C.P: Roberto Augusto Serrato Valdés, radicado No. 17001-23-33-000-2017-00823-01(AP), actor: Diana Constanza Baena Tabares y Otros,

4.4. Respecto del **derecho colectivo de los consumidores y usuarios**, el Consejo de Estado – Sección Primera¹⁶, hapreciado lo siguiente:

"(...)

XI.4.2. Derechos de los consumidores y usuarios Según el artículo 78 de la Constitución Política, "la ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización". Específicamente, la norma en cita le impone una obligación de garantía al productor y al comercializador de bienes y servicios, al responsabilizarlos de cualquier perjuicio a la salud, a la seguridad y al adecuado aprovisionamiento de los consumidores y usuarios, generado con ocasión de los productos comercializados. En concordancia con lo anterior, el artículo 333 superior prevé que el Estado Colombiano debe intervenir los procesos de producción, distribución, utilización y consumo de los bienes a fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes. Por ende, la protección de los derechos del consumidor se convierte en una barrera que limita el ejercicio de los derechos al trabajo, a la propiedad y a la libertad de empresa.

*Acerca de la ponderación de los intereses constitucionales amparados por los derechos de los consumidores y por el derecho a la libertad de empresa, esta Sección, en sentencia de 15 de mayo de 2014¹⁶⁵, precisó lo siguiente: "[...] En este orden de ideas, se tiene que el reconocimiento de este derecho colectivo busca establecer una suerte de contrapeso a la libertad de empresa proclamada por la Carta como uno de los pilares del sistema económico, en tanto que apunta a focalizar la atención de las autoridades no solo en la promoción de la libre competencia y el eficiente funcionamiento del mercado, sino también en este segmento de la población que por sus características (lega, y por lo tanto, desprovisto de información y conocimiento profundo del bien o servicio que se adquiere) y la posición que ocupa (carente de un poder de negociación significativo en el mercado) tiende a ser la parte débil de las transacciones que tienen lugar con productores, comercializadores y distribuidores de bienes y servicios. La proclamación del Estado social y democrático de Derecho resulta incompatible con una visión del sistema económico que centre la protección constitucional de las relaciones económicas solo en dirección de amparar la libertad de emprender, de contratar y la libre competencia. A causa de la desigualdad propia de las relaciones de consumo, la consideración de la comunidad de personas a quienes se dirige la actividad desarrollada por los sujetos que actúan en ejercicio de las libertades que proclama el artículo 333 de la Constitución y de sus particularidades resulta imperativa¹⁶⁶. Dada su posición de inferioridad y necesidad de protección el artículo 78 Superior es explícito en señalar ámbitos que involucran a consumidores y usuarios en los cuales el Estado debe centrar su atención. Es el caso de la regulación del control de calidad de bienes y servicios ofrecidos a la comunidad y de la información que se debe suministrar al público en su comercialización, así como del régimen de responsabilidad imputable a quienes atenten contra la salud, la seguridad o el adecuado abastecimiento de los consumidores y usuarios en la producción y comercialización de bienes y servicios. De aquí el carácter tuitivo del Derecho del Consumo y su preocupación por modular principios clásicos del Derecho Privado como la igualdad y la autonomía de la voluntad, que aun cuando aplicables, son permeados y atemperados por las normas constitucionales que sustentan esta materia. La protección de los consumidores no es, pues, un asunto que constitucionalmente pueda resultar indiferente para las autoridades. **En desarrollo de esta responsabilidad se han expedido normas como el Decreto 3466 de 1982 o, recientemente, la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor), en virtud de las cuales se establece que los consumidores y usuarios tienen, entre otros, derecho a: (i) que los***

demandado: Ministerio de Transporte – Instituto Nacional de Vías – INVÍAS - y Municipio de Manizales

¹⁶ Consejo de Estado- Sección Primera C.P: Roberto Augusto Serrato Valdés, providencia del 30 de agosto de 2018, actor: Alberto León Martínez Arias, demandado: Secretaría Distrital de Salud y Otros, Radicado no. 250002324000201100034-01 (AP).

productos no causen daño en condiciones normales de uso y a la protección contra las consecuencias nocivas para la salud, la vida o la integridad de los consumidores; (ii) a obtener información completa, veraz, transparente, oportuna, verificable, comprensible, precisa e idónea, respecto de los productos que se ofrezcan o se pongan en circulación; o (iii) a recibir protección contra la publicidad engañosa . Igualmente, y en paralelo con este último derecho, se ha establecido la prohibición de publicidad engañosa, 165 Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, consejero ponente: Guillermo Vargas Ayala, sentencia de 15 de mayo de 2014, Radicación número: 25000-23-24-000- 2010-00609-01(AP) 166 Cfr. Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 10 de octubre de 2012, Rad. No. 25000-23-24-000-2010-00617-01(AP). C.P.: María Elizabeth García González. También, de esta misma Sala de Decisión, sentencia de 20 de junio de 2013, Rad. No. 25000-23-24-000-2010-00618-01. C.P.: Guillermo Vargas Ayala. entendida como "[a]quella cuyo mensaje no corresponda a la realidad o sea insuficiente, de manera que induzca o pueda inducir a error, engaño o confusión"; y se ha impuesto una especial carga de advertencia en cabeza de los productores y distribuidores de bienes nocivos para la salud de las personas. El desconocimiento de estas reglas y de todas aquellas estatuidas en aras de proteger a este grupo conlleva una afectación del derecho colectivo proclamado por el literal n) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998 susceptible de ser amparado en sede de acción popular [...] (Negrillas de la Sala).

5. Caso concreto.

En el presente asunto, el señor Hugo Alberto Ospina Agudelo, en su calidad de representante legal de la asociación de propietarios y conductores de taxi, ASOPROCTAX, ejercicio de la acción de popular consagrada en el artículo 88 de la Constitución Política, demando a los Ministerios de Transporte, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación y las sociedades vinculadas Uber Colombia SAS¹⁷, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Beat Colombia SAS, Bite Ride APP Colombia SAS, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp¹⁸, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, para la protección de los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios, consagrados en los literales b), g), h), y n) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

¹⁷ Auto del 24 de marzo de 2017 (fls. 598 y 599 cdno. ppal. No. 2).

¹⁸ Auto del 28 de junio de 2021 (fls. 1002 a 1065 cdno. ppal. No. 3).

Lo anterior porque a juicio de la parte demandante, las accionadas vienen vulnerado los derechos e intereses colectivos antes señalados, al permitir la prestación del servicio público de transporte a través de aplicaciones y plataformas tecnológicas tipo UBER y similares, sin el cumplimiento de las normas legales y reglamentarias vigentes sobre el servicio de transporte público terrestre automotor.

5.1. Marco jurídico y jurisprudencial respecto a la regulación y el control del Estado sobre la actividad del servicio público de transporte.

El Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil¹⁹ destaca que, la actividad transportadora, dado su carácter de servicio público esencial, se encuentra sometida a la regulación y al control del Estado. Al respecto la Corte Constitucional en la sentencia C-066 del 10 de febrero de 1999, precisó lo siguiente:

"(...)

Es claro que la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros. Siendo ello así no cabe duda alguna de que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 150, numeral 23, de la Constitución Nacional, corresponde al Congreso la expedición de la ley para regular la prestación de ese servicio público, atribución que, además, corresponde igualmente al legislador en ejercicio de la potestad de "expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones".

(...)

En relación con el inciso tercero del numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que preceptúa que "el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en características de la demanda y la oferta", encuentra la Corte que la expresión "a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos", resulta violatoria del artículo 189 numeral 11 de la Constitución Nacional, pues, como se sabe, la potestad reglamentaria para el efectivo cumplimiento de la ley corresponde al Presidente de la República, quien habrá de ejercerla mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes que resulten necesarios para ello, lo que indica que no puede tal atribución que a él le asigna la Constitución desplazarse a uno de los ministerios, ni a ninguno otro de los organismos del Estado, pues esa potestad se atribuye al Presidente como suprema autoridad administrativa quien, desde luego, al ejercitarla habrá de expedir los decretos necesarios con la firma del Ministro del ramo respectivo.

¹⁹ Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil – providencial del 20 de abril de 2021, radicado No. 11001-03-06-000-2020-00226-00(C), actor Superintendencia de Transporte Referencia: Conflicto negativo de competencias administrativas.

De igual manera, la Corte Constitucional en sentencia C- 033 de 2014, expresó:

(...)

El servicio público de transporte presenta las siguientes características: i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.

(...)

El servicio privado de transporte presenta las siguientes características: i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.

Por su parte, la **Ley 105 del 30 de diciembre de 1993**, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", establece los principios rectores del transporte, dentro de los cuales, el artículo 2° señala los principios fundamentales y el artículo 3° los principios del transporte público.

"ARTÍCULO 2.- Principios Fundamentales.

a. De la soberanía del pueblo: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece.

Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. De la integración nacional e internacional: El transporte es elemento básico para la unidad Nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. **Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012**".

Bajo el anterior marco normativo, se tiene que, el transporte es considerado como un servicio público, que se encuentra sujeto a la regulación, la vigilancia y el control del Estado.

Asimismo, el artículo 3º ibidem, define el transporte público como una industria para la movilización de personas o cosas, sometida a determinados requisitos, autorizaciones, condiciones y principios. Dentro de estos últimos, se resaltan los del carácter de servicio público del transporte, la libertad de empresa y los permisos o contratos de concesión, por la intervención del Estado en la actividad transportadora.

En efecto, la norma dispone:

"ARTÍCULO 3.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:
(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier

orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.
(...)

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN:

Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal (sic) los servicios de transportes especiales. (Subraya la Sala).

De conformidad con lo anterior, se tiene que, la actividad de transporte público constituye un servicio público y el Estado tiene la potestad de regularlo y de conceder la autorización para que este sea prestado solo por quienes acrediten el cumplimiento de los requisitos exigidos por la ley en cuanto a la capacidad técnica, operativa, financiera y de infraestructura.

En ese sentido, la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, señala en el artículo 4º que el transporte goza de la especial protección

estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos en las normas reguladoras de la materia. Reafirma que como servicio público se encuentra bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Los artículos 9° y 11 de la Ley 336 de 1996, disponen:

"ARTÍCULO 9o. *El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.*

La prestación del servicio público de Transporte Internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los Tratados, Convenios, Acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto".

(...)

ARTÍCULO 11. *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

El Decreto 174 de 2001 "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial", en su artículo 1° señala que, la norma tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Los artículos 8° y 9° del citado decreto dispone que el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado por el Ministerio de Transporte y que la inspección, vigilancia y control de la prestación del

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Frente a la posibilidad de la utilización de plataformas tecnológicas o digitales para la prestación del servicio público de taxis, debidamente autorizadas se tiene que el Decreto 1079 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el Libro 2, Parte 2, Título 1, Capítulo 3, compiló los Decretos 176 de 2001 y 1047 de 2014 que reglamentaron las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en cuanto al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros.

En efecto, el artículo 2.2.1.3.2.1, establece:

"Artículo 2.2.1.3.2.1. Modificado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 4º. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Parágrafo 1º. Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

Parágrafo 2º. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.

Parágrafo 3º. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente parágrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

Parágrafo 4º. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al

conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor (...).

Atendiendo lo anterior, se destaca que las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo.

Asimismo, en el parágrafo 4° se reglamenta la utilización de las plataformas tecnológicas o digitales para operar el servicio, las cuales, a su vez, requieren de la respectiva autorización del Ministerio de Transporte.

A su vez, la **Resolución 2163 de 2016**, *Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones*”, proferida por el Ministerio de Transporte, establece:

"RESUELVE:

Aspectos generales

Artículo 1°. Objeto y principios. *Esta resolución tiene por objeto reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas.*

Igualmente, se reglamenta y definen las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participen de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

Principios: *los principios bajo los cuales debe ser concebido el servicio en el nivel de lujo, están ligados a seguridad, comodidad, accesibilidad y asequibilidad, lo mismo que la adecuada atención al usuario y la efectiva prestación del servicio.*

La implementación directa o indirecta de las plataformas tecnológicas y su uso, será de carácter obligatorio por parte de las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación para prestar el servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel de lujo y opcional para las interesadas en prestar el servicio en el nivel básico, en este último caso, sin perjuicio de lo que dispongan las autoridades locales al respecto.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. *Las disposiciones contenidas en la presente resolución son aplicables en todo el territorio nacional y de obligatorio cumplimiento por parte de las empresas que presten el servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico o de lujo, que cuenten con la respectiva habilitación de las autoridades locales. (Se resalta).*

5.2. Pruebas relevantes aportadas al proceso.

-Derechos de petición con radicados del 7 de septiembre de 2015, ante la Presidencia de la República, el MINTIC, Ministerio de Transporte, por el actor popular en su calidad de Presidente de la Asociación de Propietarios de Taxi, con el asunto: "Desactivación de plataformas tecnológicas UBER y otros (fls. 15 a 49 cdno. ppal. No. 1).

-Copia de la Respuesta radicado No. 2015800005726621 del 15 de septiembre de 2015, remitida al accionante por la Superintendencia de Puertos y Transporte radicado No. 2015-560—065397-2, mediante la cual se le informa que no se advierte la facultad de la citada entidad o de su Delegada de Tránsito y Transporte Automotor para ordenar en los términos de la petición la desactivación de plataformas tecnológicas (fl. 45 a 47 ibidem).

-Copia del derecho de petición, radicado por el accionante el 10 de septiembre 2015, ante la Procuraduría General de la Nación con el asunto: "*Cumplimiento de la ley de transporte público en Colombia*" (fls. 48 a 50 ibidem).

-Copia de la respuesta emitida por la Procuraduría General de la Nación, radicado No. 163872 del 7 de octubre de 2015, remitida al aquí accionante, en el cual le informan, que las comunicaciones fueron remitidas al MINTIC y al Ministerio de Transporte (fl. 51 vlto. ibidem).

-Copia del oficio del 18 de septiembre de 2015, remitido por el MINTIC a la Procuraduría General de la Nación (fls. 52 a 54 ibidem), mediante la cual le informa lo siguiente:

" (...)

Frente al caso UBER, me permito informar que el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, comunicaron a esta entidad mediante radicado No. 659606 del 11 de marzo de 2015, que dicha empresa, a través de un software de aplicación móvil realiza la localización y pone a disposición servicios de transporte en vehículos de categoría especial y particulares, cobrando a través de la plataforma utilizada el servicio de transporte público al usuario final "sin estar habilitada para dicha actividad, lo cual es contrario a la normatividad de transporte, por lo que solicitó tomar medidas pertinentes y conducentes de manera provisional".

En atención a lo anterior, la Dirección de Vigilancia y Control de este Ministerio tiene en curso una actuación preliminar en contra de UBER, con el fin de

determinar si existe mérito o no para abrir una investigación administrativa formal de carácter sancionatorio tendiente a demostrar la presunta vulneración de normas propias del marco legal y regulatorio que comprende el sector TIC mas no del sector transporte, toda vez que, este ejercicio le corresponde en el marco de sus competencias a la Superintendencia de Transporte (...).

-Copia de la respuesta SDM-DVC-103039-15, emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad al actor popular el 25 de septiembre de 2015, con el asunto: "Presunta irregularidad en la celebración de contratos de transporte por entidades privadas y centros comerciales" (fl. 55 ibidem), en la cual se le indica lo siguiente:

De conformidad con lo dispuesto en la Ley 336 de 1996 y el Decreto 567 de 2006, es competencia de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM): habilitar a las empresas de transporte público individual que prestan el servicio en el Distrito Capital, ejercer control y vigilancia sobre estas empresas, con el objeto de verificar que mantengan las condiciones bajo las cuales fueron inicialmente habilitadas, así como controlar que los vehículos que operan en ellas cumplan con las condiciones de operación, de conformidad con la normatividad vigente y aplicable.

En este sentido, es preciso aclarar que las empresas Uber, Uber X, EsmartTaxi, Las Águilas, Digitax, Computaxi y @ en línea, mencionadas en su escrito, no están habilitadas como empresas de transporte público individual, y como consecuencia no son empresas controladas ni vigiladas por la Secretaría Distrital de Movilidad. No obstante, su petición fue remitida al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC), a través del radicado SDM-DCV-126025 -15, para que en caso de ser procedente ejerza control y vigilancia respecto de las empresas de comunicaciones, de software y/o aplicativos móviles, de acuerdo con las funciones que le fueron otorgadas mediante Decreto 091 de 2010, artículo 5 numerales 6,8,9, 10 y 11, que a la letra señalan:

ARTÍCULO 5° Despacho del Ministro. Son funciones del Despacho del Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, además de las que le señalan la Constitución Política, la Ley 489 de 1998 y demás disposiciones legales, las siguientes:
(...)

6. *Imponer las sanciones legales por el incumplimiento al régimen de telecomunicaciones.*

(...)

8. *Expedir los actos administrativos para ejercer la intervención del Estado en el sector de las tecnologías de la información y las comunicaciones, dentro de los límites y con las finalidades previstas por la ley, con excepción de lo dispuesto por el artículo 76 de la Constitución Política;*

-Copia del memorando 2013400074321 del 28 de febrero de 2013, dirigido a las Autoridades Locales de Transporte de la Directora de Transporte y Tránsito, con el asunto: "Controles al Transporte Informal" (fls. 56 a 67 ibidem).

-Copia de la Circular Externa No. 00000013 del 9 de julio de 2014, dirigido a las Empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor y de Pasajeros por Carretera Especial del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, con el asunto: "Cumplimiento de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial" (fls. 68 y 69 ibidem).

-Copia del oficio MT No. 201444000252931 del 21 de julio de 2014, dirigida a las autoridades locales de transporte Dirección Nacional de Tránsito y Transporte con el asunto "Dar continuidad a los controles al Transporte informal", suscrito por el Director de Transporte y Tránsito (fl. 70 ibidem).

-Copia del oficio MT. No. 201444000357831 del 2 de octubre de 2014, dirigido a los representantes de las empresas de transporte especial, con la referencia: "Prestación de servicios no autorizados a través de la plataforma Uber", suscrito por la Directora de Transporte y Transito (fls. 71 a 72 ibidem).

-Copia de la Circular Externa No. 0000024 del 30 de diciembre de 2014, dirigida a las autoridades de tránsito y transporte municipal, distrital y metropolitano, de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor con el asunto "Adopción de medidas frente al transporte informal" (fl. 73 ibidem).

- Copia de la Circular Externa No. 00000001 del 8 de enero de 2015, suscrita por el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, dirigido a las autoridades de tránsito y transporte municipales, departamentales, distritales y metropolitanas, con el asunto: "Adopción de medidas frente al transporte público no autorizado con aplicativos tecnológicos e informáticos" (fls. 75 a 76 ibidem).

-Circular Externa No. 00000010 del 26 de febrero de 2015, dirigida a los centros comerciales, hoteles y demás establecimientos comerciales, suscrito por el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte, con el asunto: "Contratación con asociaciones, corporaciones o agrupaciones no habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi (fl. 76 ibidem).

-Copia del oficio MT No. 201510100062911 del 10 de marzo de 2015 dirigido al Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con el asunto Solicitud de actuación administrativa frente a plataformas tecnológicas", suscrito por el viceministro de Transporte y el Superintendente de Puertos y Transporte (fls. 77 a 79 ibidem).

-Copia del comunicado de la Superintendencia de Puertos y Transporte de 12 de marzo de 2015 en el cual se señala que se intensifica operativos en contra de transporte ilegal con aplicaciones tecnológicas.



Supertransporte intensifica operativos en contra de transporte ilegal con aplicaciones tecnológicas

- Las autoridades han inmovilizado vehículos –vinculados a empresas de transporte– y adelantan investigaciones contra conductores y propietarios de vehículos, así como contra las empresas prestadoras de este servicio.
- La Superintendencia denuncia que conductores y pasajeros se ponen de acuerdo para evadir los operativos de control de la Policía de Tránsito y Transporte.
- Supertransporte recuerda que de acuerdo con las normas, también es posible imponer sanciones a los usuarios que contraten servicios ilegales o no autorizados.

Bogotá, 12 de marzo de 2015 –. La Superintendencia de Puertos y Transporte, con el apoyo del cuerpo especializado de la Policía de Tránsito y Transporte (Ditra) y de varios Organismos de Tránsito del país, intensificó los operativos en contra de las empresas, conductores y propietarios que utilizan plataformas y aplicativos tecnológicos que transgreden o facilitan la transgresión de las normas del transporte individual y especial.

En los últimos días, se inmovilizaron vehículos en todo el territorio nacional, se iniciaron procedimientos administrativos en contra de los propietarios de estos automotores y de las empresas a las cuales están vinculados dichos equipos, con los cuales –presuntamente– violaron o facilitaron la violación de las normas de transporte, de acuerdo con el Artículo 9 de la Ley 105 de 1993.

“No ha sido fácil la identificación de los infractores, debido a la inducción que los conductores les dan a los pasajeros en el momento en el que son sorprendidos por las autoridades: les indican cómo deben responder para no ser identificados como usuarios de dichas plataformas”, reveló Jorge Andrés Escobar, superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor.

La Supertransporte, en aras de la igualdad en la prestación del servicio de transporte individual y especial, estudia –de forma prudente pero ágil– la juridicidad frente a las normas de libre y leal competencia que tienen estas empresas de transporte público con aplicativos tecnológicos.

Desde el pasado 06 de enero, en medio de una lucha frontal en contra de la ilegalidad e informalidad que afectan la prestación del servicio público de transporte individual – taxi, el Delegado les ordenó a las autoridades de Tránsito y Transporte adoptar medidas de choque frente a esta clase de transporte ilegal con aplicativos tecnológicos.

-Copia de la Circular Externa No. 00000022 del 24 de marzo de 2015, dirigida los Alcaldes – autoridades de transporte, autoridades de tránsito, empresas de servicio público de transporte, propietarios de vehículos, conductores, usuarios y ciudadanía en general, suscrita por el Superintendente de Puertos y Transporte con el asunto: “Respeto y cumplimiento de la ley herramienta eficaz para combatir todas las formas de piratería, informalidad e ilegalidad en el servicio público de transporte (fls. 82 y 83 ibidem).

-Copia de la comunicación de 7 de julio de 2015 de la Superintendencia de Puertos y Transporte denominado: “Primeras sanciones de la Supertransporte a investigados por prestación ilegal de transporte con aplicativos tecnológicos”.

Primeras sanciones de la Supertransporte a investigados por prestación ilegal de transporte con aplicativos tecnológicos

Bogotá, 07 de julio de 2015 -. Veintitrés sanciones impuso la Superintendencia de Puertos y Transporte a empresas y a conductores –investigados desde el pasado 4 de marzo– que fueron sorprendidos por la Policía Nacional prestando de forma ilegal el servicio público de transporte individual en vehículos de servicio especial a través de aplicativos tecnológicos, violando o facilitando la violación de las normas establecidas en el Artículo 9 de la Ley 105 de 1993.

Luego de los operativos que ha realizado la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra) en el presente año, en los que se han inmovilizado vehículos y se han impuesto comparendos a conductores en todo el país, la Superintendencia determinó sancionar en primer instancia –con multas de hasta 700 SMLMV– a empresas, propietarios de vehículos, tenedores y/o conductores vinculados a este proceso, debido a que sus acciones transgredieron y/o promovieron la transgresión de la regulación definida para la prestación del servicio público de transporte individual y especial.

"Nuestro país cuenta con una reglamentación legal para regular la prestación del servicio público de transporte; por lo tanto, toda empresa y/o persona que no la cumpla debe ser investigada y sancionada según las normas", advirtió Javier Jaramillo, superintendente de Puertos y Transporte, refiriéndose al resultado de las investigaciones que la entidad adelanta desde marzo pasado.

La Supertransporte ratifica así su compromiso con la lucha en contra de la ilegalidad en el transporte público; por tal razón, intensificará las acciones conjuntas con las demás autoridades para combatir a empresas y a conductores que, entre otras formas de ilegalidad, presten el servicio de transporte público a través de aplicativos tecnológicos.

"El problema aquí no es la tecnología, sino el servicio ilegal que algunas empresas y personas prestan a través de ella", agregó el superintendente Jaramillo, quien aprovechó para invitar a los emprendedores de nuevas tecnologías a entender que "no basta con tener una buena idea, también hay que ajustarla a la normatividad vigente de cada país para no estar por fuera de la Ley".

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
 Oficina de Comunicaciones
 Calle 53 No. 9A-45 Pisos 2 y 3
 Tel: (571) 3526700 Ext. 113
 Contacto: prensa@supertransporte.gov.co
 SoundCloud y Twitter: @Supertransporte
 Facebook, Google Plus, YouTube y Flickr
 Superintendencia de Puertos y Transporte
 Web: <http://www.supertransporte.gov.co>

-Copias de anuncios en los cuales se explican funciones de los servicios ofrecidos por de UBER (fls. 86 a 114 ibidem):

Conozca las nuevas funciones que integra la 'app' de Uber en Colombia

UberBici y UberEnglish son dos de los nuevos servicios que presta la aplicación.

Por: Redacción Tecnófera
 12:10 a.m. | 25 de septiembre de 2015



Foto: Archivo particular

En medio de la creciente tendencia del uso de la bicicleta como medio de transporte, recientemente llegó al país UberBici.

La plataforma tecnológica Uber sigue de moda en Colombia, más allá de los líos relacionados con su legalidad en el país o la recia resistencia que han mostrado los gremios de transporte tradicional contra esta aplicación. Uber sigue lanzando nuevos servicios.

En menos de dos meses Uber hecho de todo un poco: transportar bicicletas, capacitar a conductores en el dominio de otros idiomas y hasta repartir helados alrededor del país.

En medio de la creciente tendencia del uso de la bicicleta como medio de transporte, recientemente llegó al país UberBici, el servicio de carros equipados con soportes para que los usuarios puedan llevar su bicicleta en total seguridad hasta su destino.

UberBici funciona como cualquier otro de los servicios de la plataforma, sólo hay que abrir la aplicación, deslizar el botón hasta Uber y elegir la opción UberBici.

Otra de este emprendimiento internacional es UberEnglish, un servicio que les permite a los usuarios de parte de hoy los usuarios de Uber en Colombia solicitar conductores bilingües.

El nuevo servicio nació tras la alianza con Duolingo, una de las plataformas de aprendizaje de idiomas más populares a nivel mundial. Para el lanzamiento de UberEnglish más de 1.000 conductores estudiaron inglés y fueron certificados.

Los conductores que aprobaron el examen, fueron escogidos para ser parte del nuevo servicio, que sólo ha sido lanzado en Colombia. Las personas que deseen inscribirse como nuevos conductores de Uber, podrán hacerlo en el link que aparece en pantalla.

Las inscripciones para este servicio se pueden realizar en uber.com/uberduo

Además los conductores contarán con la opción de realizar sus estudios en la plataforma de Duolingo de forma gratuita, con el fin de que puedan prestar sus servicios y se unan a UberEnglish.

Redacción Tecnófera

<http://www.eltiempo.com/tecnosfera/tecnosfera-tv/nuevos-servicios-de-uber/16386280>

Uber apuesta por seguridad y blindada datos de usuarios

Uber ha añadido una nueva función con la cual los números telefónicos de los usuarios son blindados para así garantizar la privacidad del cliente pero sin afectar su comunicación con el conductor, indicó la plataforma.

1 de 7 pag.
22 de Septiembre del 2015
11:30:11 AM



Uber ha añadido una nueva función que blindada y no hace visibles los números telefónicos de los usuarios y de sus conductores como parte de los esfuerzos por mantener seguros los datos que circulan a través de la plataforma.

De acuerdo con José Ezeverri, director de comunicación de Uber para Latinoamérica, esta función ya comenzó a ser aplicada en las diferentes ciudades de México en la que está disponible el servicio de transporte bajo demanda, sin embargo en el Distrito Federal ésta aún no está en operación.

"Es parte de un esfuerzo de innovación para garantizar la protección de los datos de nuestros usuarios y socios, permitiendo al mismo tiempo que se mantengan en comunicación cuando lo necesiten", señaló el directivo. Ezeverri señaló que sería posiblemente hasta mañana cuando la función también sea aplicada en la capital del país.

<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-apuesta-por-seguridad-y-blindada-datos-de-usuarios.html>

-Copia de la Resolución No. 000148417 del 14 de septiembre de 2015 "Por la cual se profiere decisión dentro de la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 19172 de 26 de noviembre de 2014, en contra de la sociedad UBER Colombia SAS, proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, en la cual se resolvió:

"RESUELVE:

(...)

ARTÍCULO 4º: DECLARAR RESPONSABLE a la sociedad UBER COLOMBIA S.A.S, identificada con N.I.T 900.676.165-2, de la violación del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 al quedar acreditado que materialmente facilita la violación de las normas sobre la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, al quedar demostrado que a través de la plataforma UBER dicha sociedad facilita materialmente el desconocimiento de las regulaciones establecidas en los artículos 10 y 22 del Decreto 174 de 2001, el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003, sobre la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 5º: En consecuencia SANCIONAR a la sociedad UBER COLOMBIA S.A.S, identificada con N.I.T 900.676.165-2 con MULTA de SETECIENTOS (700) S.M.L.M.V. para el año 2015, equivalente a SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA PESOS MCTE (\$644.350), consistente en un valor real de CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL PESOS MCTE (\$451.045.000.00), de conformidad con la parte motiva de la presente resolución (...)"

-Copia de la Resolución No. 007838 del 2 de marzo de 2015 "Por la cual se resuelve un recurso de apelación interpuesto en contra de la Resolución No. 18417 del 14 de septiembre de 2015, por medio de la cual se sancionó a la sociedad UBER COLOMBIA SAS, identificada con NIT. 900.676.165-2, proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante la

cual se resolvió confirmar en todas sus partes la Resolución No. 18417 del 14 de septiembre de 2015.

-Copia de la Resolución No. 040313 del 19 de agosto de 2015 "Por la cual se imparte una orden a la sociedad UBER COLOMBIA SAS", proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte, mediante la cual se resolvió:

"RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: *Con el objeto de garantizar el efectivo cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor, comínese a la sociedad UBER COLOMBIA SAS., con NIT No. 900676165-2, a cesar la facilitación y promoción de prestación de servicios de transporte no autorizados, a través de voceros o terceros, o de medios publicitarios o de difusión de cualquier índole (ya sea individual o masiva). Entiéndase como no autorizada la prestación de contratos o servicios de transporte de vehículos particulares o la prestación del servicio público de transporte en las modalidades diferentes a las autorizadas, de conformidad con el artículo 49 de la Ley 336 de 1996 (...)"*.

-Copia de sentencia del 17 de abril de 2015, proferida dentro de la acción de tutela radicado No. 2015-4552 proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca – Sección Segunda M.P. Samuel José Ramírez Poveda, demandante: Hugo Alberto Ospina Agudelo, demandados: Ministerio de Transporte y Otros (fls. 79 a 95 cuaderno contestación de la demanda UBER), mediante la cual se negó la acción de tutela.

- Copia de sentencia del 21 de abril de 2015, proferida dentro de la acción de tutela radicado No. 250002337000201500643-00 proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca – Sección Cuarta M.P. Gloria Isabel Cáceres Martínez, demandante: Asociación de Propietarios y Conductores de Taxis- ASOPROTAX, demandados: Ministerio de Transporte y Otros (fls. 98 a 119 ibidem), mediante la cual se rechazó la demanda por presentarse actuación temeraria.

-Copia del Concepto de Abogacía de la Competencia 15-280358 -1-0, emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio "Proyecto de Decreto "Por el cual se modifica el libro 2, parte 2, título 1, capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" (fls. 136 a 152 ibidem).

-Copia del Concepto de Abogacía de la Competencia Artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, artículo 2.1.2.1.9 del Decreto 1609 de 2015 - 15-280358

-1-0, emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio "Proyecto de Decreto "Por el cual se modifica el libro 2, parte 2, título 1, capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte" (fls. 136 a 152 ibidem), en el cual se concluye y recomienda:

"(...)

- ✓ *Que el proyecto de decreto sea sometido a consideración persigue una finalidad pro-competitiva lo cual es crear un nuevo producto que satisfaga el interés de los consumidores de contratar un servicio de transporte terrestre individual de lujo y que haga uso de las tecnologías de la información.*
- ✓ *Sin embargo, existen preocupaciones específicas en relación con algunas disposiciones del proyecto de decreto, las cuales podrían tener como efecto una restricción de la oferta y de la demanda tanto en los servicios de lujo como básico, así como la creación de posibles barreras de entrada del servicio de lujo.*
- ✓ *Lo anterior acentuaría las fallas de mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto de decreto, tendiendo como posible efecto que se generen incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha.*
- ✓ *La imposición de limitaciones a la prestación del servicio de transporte a través de las plataformas tecnológicas directamente al usuario, podría inhibir el desarrollo de innovaciones disruptivas que resuelvan eficientemente las fallas del mercado sin requerir la intervención del estado en la economía".*

-Copia del concepto de Abogacía de la Competencia 16-457103-5-0 – Artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, proyecto de la Resolución: "Por la cual se modifica y adiciona el capítulo 6 del título 1 de la parte 2, título 1, capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial y se dictan otras disposiciones" (fls. 153 a 169 y 170 a 186 ibidem), en el cual se recomienda:

"(...)

(i) Evaluar nuevamente la pertinencia y real necesidad de todas las disposiciones del Proyecto, que en línea con lo explicado en el presente documento, puedan potencialmente afectar la libre competencia económica a través de restricciones a la libre entrada y salida de los competidores del mercado del servicio de transporte especial.

(ii) Que en atención al análisis del punto anterior, se eliminen o se sustituyan las disposiciones innecesarias y potencialmente anticompetitivas, por otras que en efecto prioricen la seguridad e integridad de los usuarios sin restringir la libre competencia económica más allá de lo estrictamente necesario para alcanzar estos fines u otros de suficiente relevancia jurídica para los usuarios y la comunidad en general.

(iii) No incorporar al mercado de servicio público de transporte especial las mismas fallas de las que padecen otros servicios de transporte con medidas equivalentes como la de condicionar la operación de nuevos vehículos a la desintegración física total de los existentes.

(iv) Eliminar la prohibición de prestar el servicio de transporte especial a juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales por representar una restricción innecesaria a falta de explicación suficiente de la necesidad de la misma (...)"

-Copia de titulares de noticias "Ministerio de Transporte dijo que la plataforma UBER es ilegal", "Superintendencia amenaza a Uber con duras sanciones si continúa prestando el servicio, "SuperTransporte anuncia más multas contra UBER" (fls. 480 a 547).

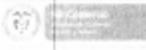
-Copia del testimonio del señor Raul Wexler Pulido Téllez, rendido el 12 de agosto de 2015, en la Superintendencia de Industria y Comercio (fls. 455 a 460 ibidem).

-Copia de las certificaciones de inscripción de actos de registro público de propiedad industrial, proferidas por la Superintendencia de Industria y Comercio, en las cuales se certifica lo siguiente:

INFORMACIÓN ACTUAL DEL REGISTRO	
Expediente Nro.	15 087310
Fecha Solicitud	20-Abril-2015
Marca	EVERYONES'S PRIVATE DRIVER (NOMINATIVA)
Clasificación	42,39,38,9 Versión 10
Cobertura	RESTRINGIDA
Productos	(42) SERVICIOS DE USO TEMPORAL EN LÍNEA DE PROGRAMAS (SOFTWARE) NO DESCARGABLE PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE. RESERVA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE Y ENVÍO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS A CLIENTES; DISEÑO Y DESARROLLO DE PROGRAMAS (SOFTWARE) DE ORDENADOR. (39) SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE Y RESERVAS DE SERVICIOS DE TRANSPORTE MEDIANTE SITIOS WEB. (38) SERVICIOS DE TELECOMUNICACIÓN, A SABER, ENRUTAMIENTO DE LLAMADAS, MENSAJES DE TEXTO CORTOS, Y NOTIFICACIONES INSTANTÁNEAS A OPERADORES LOCALES DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES DE TERCEROS SITUADOS CERCA DEL USUARIO QUE REALIZA LA LLAMADA MEDIANTE TELÉFONOS MÓVILES. (9) PROGRAMAS (SOFTWARE) DE ORDENADOR PARA COORDINAR SERVICIOS DE TRANSPORTE, A SABER, PROGRAMAS (SOFTWARE) PARA PROGRAMACIÓN AUTOMATIZADA Y DESPACHO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS.
Titulares Actuales	UBER TECHNOLOGIES, INC.
Domicilio	SAN FRANCISCO CALIFORNIA ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
Dirección	1455 MARKET STREET, 4TH FLOOR, SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94103, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
Apoderado	HUMBERTO RUBIO CAMACHO
Publicación	Nro. Gaceta:725 Nro. Publicación:726 Fecha:30-Abril-2015
Estado Tramite	Sin Estado (EN TRÁMITE)

 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA República de Colombia	
Radicación No:	15-154194
LA SECRETARIA GENERAL AD-HOC	
CERTIFICA LA INSCRIPCIÓN DE LOS SIGUIENTES ACTOS EN EL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL	
INFORMACIÓN ACTUAL DEL REGISTRO	
Expediente Nro.:	15 050414
Fecha Solicitud:	05-Marzo-2015
Clasificación:	UBERX (NOMINATIVA)
Cobertura:	9,38,39,42 Versión 10
Productos:	RESTRINGIDA
	(9) Software para la coordinación de servicios de transporte, a saber, software para la programación y expedición automáticas de vehículos motorizados; software.
	(38) Servicios de telecomunicación, a saber, encaminamiento de llamadas, mensajes de texto cortos y notificaciones instantáneas a operadores locales de vehículos automovilísticos de terceros situados cerca del usuario que realiza la llamada por telefonía móvil; servicios de telecomunicaciones.
	(39) Suministro de información sobre servicios de transporte y reservas de servicios de transporte mediante sitios web; transporte, embalaje y almacenamiento de mercancías, organización de viajes.
	(42) Servicios de uso temporal en línea de software no descargable para servicios de transporte, reserva de servicios de transporte y envío de vehículos motorizados a clientes; diseño y desarrollo de software.
Titulares Actuales:	Uber Technologies, Inc.
Domicilio:	ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
Dirección:	182 HOWARD STREET N8 SAN FRANCISCO CA 94105
Publicación:	Nro. Gaceta 724 Nro. Publicación:1305 Fecha:17-Abril-2015
Estado Trámite:	Sin Estado

 Industria y Comercio SUPERINTENDENCIA República de Colombia	
Radicación No:	15-154194
LA SECRETARIA GENERAL AD-HOC	
CERTIFICA LA INSCRIPCIÓN DE LOS SIGUIENTES ACTOS EN EL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL	
INFORMACIÓN ACTUAL DEL REGISTRO	
Expediente Nro.:	15 050414
Fecha Solicitud:	05-Marzo-2015
Clasificación:	UBERX (NOMINATIVA)
Cobertura:	9,38,39,42 Versión 10
Productos:	RESTRINGIDA
	(9) Software para la coordinación de servicios de transporte, a saber, software para la programación y expedición automáticas de vehículos motorizados; software.
	(38) Servicios de telecomunicación, a saber, encaminamiento de llamadas, mensajes de texto cortos y notificaciones instantáneas a operadores locales de vehículos automovilísticos de terceros situados cerca del usuario que realiza la llamada por telefonía móvil; servicios de telecomunicaciones.
	(39) Suministro de información sobre servicios de transporte y reservas de servicios de transporte mediante sitios web; transporte, embalaje y almacenamiento de mercancías, organización de viajes.
	(42) Servicios de uso temporal en línea de software no descargable para servicios de transporte, reserva de servicios de transporte y envío de vehículos motorizados a clientes; diseño y desarrollo de software.
Titulares Actuales:	Uber Technologies, Inc.
Domicilio:	ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA
Dirección:	182 HOWARD STREET N8 SAN FRANCISCO CA 94105
Publicación:	Nro. Gaceta 724 Nro. Publicación:1305 Fecha:17-Abril-2015
Estado Trámite:	Sin Estado

 **PROSPERIDAD PARA TODOS** **Industria y Comercio**
SUPERINTENDENCIA

LA SECRETARIA GENERAL AD HOC

CERTIFICA:

Que verificada la base de datos y los archivos que obran en el Registro Público de la Propiedad Industrial, a la fecha no se encontró como titular y/o solicitante de marca, lema comercial, nombre y/o enseña comercial alguna a la Sociedad **UBER COLOMBIA SAS**, identificado con Número de Inscripción Tributaria- NIT No. 900676165-2; así como tampoco le ha sido concedida licencia de uso ni transferencia alguna por parte de ninguna persona que tenga registrada marcas:

UBER

ESTE CONTENIDO ES TOMADO SEGÚN REPORTE BASE DE DATOS

La presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los 07 días del mes de julio de 2015.



MARIA DEL PILAR SERNA ROMERO

 **PROSPERIDAD PARA TODOS** **Industria y Comercio**
SUPERINTENDENCIA

LA SECRETARIA GENERAL AD HOC

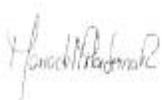
CERTIFICA:

Que verificada la base de datos y los archivos que obran en el Registro Público de la Propiedad Industrial, a la fecha no se encontró como titular y/o solicitante de marca, lema comercial, nombre y/o enseña comercial alguna a la Sociedad **UBER COLOMBIA SAS**, identificado con Número de Inscripción Tributaria- NIT No. 900676165-2; así como tampoco le ha sido concedida licencia de uso ni transferencia alguna por parte de ninguna persona que tenga registrada marcas:

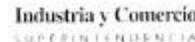
UBER COLOMBIA

ESTE CONTENIDO ES TOMADO SEGÚN REPORTE BASE DE DATOS

La presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los 07 días del mes de julio de 2015.



MARIA DEL PILAR SERNA ROMERO


PROSPERIDAD PARA TODOS


LA SECRETARIA GENERAL AD HOC

CERTIFICA:

Que verificada la base de datos y los archivos que obran en el Registro Público de la Propiedad Industrial, a la fecha no se encontró como titular y/o solicitante de marca, lema comercial, nombre y/o enseña comercial alguna a la Sociedad **UBER COLOMBIA SAS**, identificado con Número de Inscripción Tributaria- NIT No. 900676165-2; así como tampoco le ha sido concedida licencia de uso ni transferencia alguna por parte de ninguna persona que tenga registrada marcas:

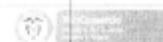
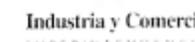
UBER COLOMBIA

ESTE CONTENIDO ES TOMADO SEGÚN REPORTE BASE DE DATOS

La presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los 07 días del mes de julio de 2015.



MARIA DEL PILAR SERNA ROMERO


PROSPERIDAD PARA TODOS


LA SECRETARIA GENERAL AD HOC

CERTIFICA:

Que verificada la base de datos y los archivos que obran en el Registro Público de la Propiedad Industrial, a la fecha no se encontró como titular y/o solicitante de marca, lema comercial, nombre y/o enseña comercial alguna a la Sociedad **UBER COLOMBIA SAS**, identificado con Número de Inscripción Tributaria- NIT No. 900676165-2; así como tampoco le ha sido concedida licencia de uso ni transferencia alguna por parte de ninguna persona que tenga registrada marcas:

UBER COLOMBIA SAS

ESTE CONTENIDO ES TOMADO SEGÚN REPORTE BASE DE DATOS

La presente certificación se expide en Bogotá, D.C., a los 07 días del mes de julio de 2015.



MARIA DEL PILAR SERNA ROMERO

-Copia del oficio radicación No. 17-247220-3 dirigida al señor Felipe Mutis Téllez, suscrito por el Jefe de la Oficina Jurídica de la Superintendencia de

Industria y Comercio, mediante la cual se le informa que dicha entidad no ha iniciado investigación alguna o proferido pliego de cargos en contra de UBER Colombia SAS y que no existe evidencia de sanciones impuestas a la mencionada sociedad (fls. 475 y 476 ibidem).

-Audiencia de testimonios realizada el 14 de febrero de 2018 (fls. 745 a 749 CD ANEXO cuaderno principal No. 2). Testimonio del señor Raúl Wexler Pulido Téllez (Ingeniero de Sistemas – Compañía de Seguridad de la Información y Seguridad informática).

"(...)

Magistrado. Preguntado. Ha tenido alguna vinculación laboral con la empresa UBER Colombia SAS. **CONTESTÓ:** Laboral no, fui contactado hace aproximadamente tres años para efectuar estudios en cuanto a la infraestructura tecnológica de la compañía UBER COLOMBIA SAS **PREGUNTADO** (...) Nos puede decir que es una aplicación. **Contesto.** En general una aplicación es un desarrollo de software que le permite a la ciudadanía en general o a los usuarios en general suplir algún tipo de necesidad, en este sentido se desarrolla un software para generar un análisis contable, un software que permita sacar estadísticas, eso sería en general una aplicación, un desarrollo de software con un fin específico, ese fin específico puede ser desde ayudar a otros a desarrollar otros programas o temas muy puntuales como generar una estadística puntual de un caso sobre un seguimiento o aplicaciones como las que utilizo yo que son aplicaciones forenses, aplicaciones de seguridad informática que le permiten identificar vulnerabilidades o debilidades en una plataforma, eso sería en general una aplicación un desarrollo que permite a los usuarios suplir una necesidad puntual ejemplo clásico de una aplicación es Word, Excel y Power Point (...). Ya puntualmente cuando hablamos de APP que es el término más comúnmente conocido para las aplicaciones utilizadas en los celulares, es exactamente lo mismo pero con la posibilidad que los usuarios finales puedan acceder a estas aplicaciones desde sus dispositivos móviles, en ese caso siguiendo el ejemplo serían las APP que hay para Word, Excel y Power Point, desde las cuales los usuarios finales pueden consultar o pueden hacer uso del Excel del Power Point o del Word desde sus dispositivos móviles en cualquier lugar, mientras tengan acceso a la aplicación y obviamente en el caso de que sean archivos enviados desde internet deben tener acceso a internet, eso en términos muy generales sería una aplicación. **PREGUNTADO.** Digamos y esas aplicaciones quien las puede controlar o quien las controla. **CONTESTO.** En general esas aplicaciones tienen dos moldes de administración, quien podría administrarlas quien las diseña, quien las fabrica y conoce el desarrollo de ese software ellos serían quienes pueden administrarlas (...) El segundo modelo es que alguien lo desarrolla y se lo entrega a un tercero para que lo administre. **PREGUNTADO.** Ya en el caso concreto de UBER Colombia SAS, usted sabe si ellos en el desarrollo de su actividad tienen el manejo de alguna plataforma, nos podría ampliar ese tema. **CONTESTO.** El trabajo para el quien fue contratado fue para hacer el análisis de la infraestructura tecnológica de la empresa UBER COLOMBIA SAS, el resultado de ese trabajo dio como evidencia final, hago una salvedad todo mi trabajo consiste en 100% en evidencias. Lo que encuentro es 100% repetible y 100% evidenciable con pruebas técnicas forenses y digitales que permitirían a otra persona hacer exactamente lo mismo y reproducirlo. En ese sentido, dentro de los múltiples casos de peritajes técnicos que he desarrollado a la fecha (...). En el caso específico de Uber Colombia SAS, recibí la misión de validar que infraestructura tecnológica tiene la entidad, se encontró que tienen un acceso a internet y computadores de usuario final que accede a internet, con esta infraestructura tecnológica no es posible técnicamente tener o desarrollar o administrar, alojar una plataforma tecnológica, como la que necesitaría una APP tipo UBER internacional.

Apoderado UBER COLOMBIA SAS. Que infraestructura debe tener una persona o una compañía para administrar una aplicación o una plataforma tecnológica como de la que estamos hablando. **CONTESTÓ.** Para contar o administrar portear una plataforma tecnológica d tipo UBER INTERNACIONAL, se necesitan mínimo unos

elementos que se llaman servidores, digamos que para el entendimiento general un servidor es un computador con unas características especiales que le permiten a una aplicación alojarse ahí, manejar una base de datos, la base de datos almacena la información, la aplicación se ejecuta en el servidor y aparte de eso pues unos canales de comunicación que le permite salir al exterior, en el caso de UBER COLOMBIA SAS, no se encontró ningún tipo de infraestructura que permitiera alojar una aplicación de ese orden y pues realmente de ningún orden porque no hay equipos servidores en la infraestructura dentro del análisis que efectuó este perito a UBER COLOMBIA SAS. **PREGUNTADO.** Por el hecho que una aplicación o una plataforma tecnológica incorpore un sistema de pago por parte de sus usuarios, si eso hace que su manejo administrativo sea más complejo por parte de quien sea el administrador. **CONTESTO.** A ver si entendí la pregunta, si una plataforma tecnológica al recibir medios de pago aumenta la complejidad, si es cierto digamos que sobre todo en los temas en los que soy experto seguridad informática, aumenta muchísimo el nivel de complejidad y de necesidades, una plataforma debe cumplir solo por poner digamos un ejemplo, cuando entran hacer un pago en la plataforma de internet para compras digamos ÉXITO, AMAZON, cualquiera de ellas que vende a través de INTERNET ellos aparte de la plataforma normal de exhibir sus productos deben contar con unos elementos especiales de seguridad que eviten el fraude, para este caso, digamos la normativa internacional se llama PCI que es la norma que rige la compra en utilización de los plásticos de VISA, MASTER CARD, tarjetas de crédito y esa plataforma pues requiere unos elementos firewall que son barreras de protección perimetral a nivel electrónico, herramientas como IDS que son detectores de intrusos, herramientas como balanceadores de cargas que son precisamente que no permiten un ataque de servicios se lleve a través de estas plataformas además de otras funciones, herramientas de navegación especial que no permiten que alguien capture las páginas WEB que estamos presentando, entonces si se requieren muchísimos más elementos cuando hablamos de una plataforma de pagos. **PREGUNTADO.** Esta complejidad de la que hacemos referencia incrementa igualmente a medida que incrementa el número de usuarios de la aplicación. Contestó si esto es exponencial (...) en general estas aplicaciones la mayoría de aplicaciones que tenemos hoy en el mercado que las personas conocen, llamemos Facebook, llamemos Instagram son plataformas que nacen desde unos elementos muy pequeños dos tres servidores, elementos generalmente como iniciativas de emprendedores tanto aquí en Colombia, también existen plataformas de este tipo, que emprenden muy pequeño pero a medida que los usuarios van aumentando se va requiriendo la misma capacidad para procesar miles de millones de usuarios para ponerlo en ejemplo simple no es igual la plataforma que en este momento podía tener Bancolombia que es generalmente el banco más grande en seguridad informática a lo que podría ser un banco como Bancamía o un banco de menor tamaño, obviamente es exponencial a medida que van creciendo el número de usuarios casi que directamente proporcional en las necesidades de plataformas en el número de usuarios. **PREGUNTADO.** Que es el Etical hacking. **CONTESTO.** Debemos remontarnos a hace aproximadamente quince años que inicie la tarea en temas de seguridad de la información y seguridad informática siendo de los pioneros acá en Colombia en los temas Etical hacking es una función en la cual una persona se especializa en hace exactamente el mismo trabajo que hacen los hackers que conocen las personas, que es una persona que trata de dañar una plataforma, nosotros hacemos exactamente lo mismo pero certificados por un ente internacional aceptados mundialmente y esa certificación nos permite hacer el mismo trabajo ordenado con toda la autorización y permisos de una entidad para identificar las fallas de seguridad que pudiera un delincuente encontrar indicárselas al dueño de la plataforma eso es la certificación de Etical Hacking, tengo certificación desde el 2005, es básicamente eso detectar vulnerabilidades en una plataforma de la misma manera en que la haría un atacante con la diferencia que estamos plenamente autorizados por el organismo que nos contrata y la idea es darles las opciones de cómo pueden cerrar o mitigar esas vulnerabilidades y debe ser certificado por un ente internacional. **PREGUNTADO.** Entonces el hecho que usted este certificado, le permite identificar por ejemplo el dominio de las diferentes páginas de internet, según se le solicite **CONTESTO.** Si es parte de las tareas que se me solicita, si señor. **PREGUNTADO.** E igualmente usted puede identificar que actividades son propias de la administración de una página o de una aplicación tecnológica. **CONTESTO.** Si claro que si es parte de la tarea que tiene una primera etapa y dentro de esta se identifica mediante una herramienta que permite identificar quien podría llegar a tener la administración de la página (...) **PREGUNTADO.** Señor pulido usted hizo ese estudio respecto de la página de internet WWW.UBER.COM. **CONTESTO.** Si señor. **PREGUNTADO.** y como resultado de ese estudio usted pudo determinar ese dominio a quien le pertenece y donde está

localizado. Contestó. Si como resultado de ese estudio pudimos determinar a través de las herramientas de geolocalización que esta WEB que usted menciona UBER.COM esta geolocalizada en San Francisco California, la administración, alojamiento de esa infraestructura indica que es en San Francisco California y esa página de internet. Preguntado. A UBER.COM puede acceder cualquier usuario que tenga acceso a internet. **CONTESTO.** Sí digamos que las limitaciones para acceder a este tipo de sitios es contar con acceso a internet y un navegador ósea MOZILLA, GOOGLE CHROME, ZAFARI para los que usan APPLE, para poder acceder. **PREGUNTADO.** Como parte de ese estudio señor Pulido usted también pudo hacer esta evaluación respecto de la aplicación UBER. Contestó. Si de igual manera la aplicación UBER se encuentra por lo menos el nodo inicial y aclara que el hecho que este en San Francisco California lo que indica es que la aplicación se encuentra allí. **PREGUNTADO.** Pudo usted verificar quien es el propietario de UBER. **CONTESTO.** Si de acuerdo con la información que genera la herramienta es la compañía UBER INTERNACIONAL que aparece con datos en San Francisco California. **PREGUNTADO.** El hecho que una aplicación como UBER tenga presencia en Colombia significa que se tenga algún dominio o control sobre ella en Colombia. Contesto. No en absoluto técnicamente hablando una aplicación puede estar ubicada en cualquier lugar del mundo y tener presencia en países donde por decisiones de la compañía quieren tener presencia (...) Ese ejercicio de seguridad usted también lo pudo hacer en las bases de datos que se almacenan en la aplicación UBER. **CONTESTO** si y vuelvo al tema únicamente cuento con la información pública en internet debido a que no estoy autorizado por UBER INTERNACIONAL para hacer el aval de sus bases de datos, lo único que es posible evidenciar desde las trazas de los pagos que se hacen los cobros se hacen en dólares y la plataforma que recibe esta fuera de Colombia, todas las bases de datos que se pueden observar están fuera de Colombia, no hay ningún tipo de relación técnica con esa plataforma con nuestro país. **PREGUNTADO.** Esas bases de datos usted a que conclusión llegó, es decir donde se encuentran alojadas o quiénes son sus propietarios. **CONTESTO.** Igual las bases de datos están nos dan de acuerdo con la geo ubicación Estados Unidos en California San Francisco y pues digamos ahí estaría la base de datos la administración, etc. **PREGUNTADO.** Usted ha visitado las oficinas de UBER COLOMBIA S.A S. **contestó** si hace tres años fui contactado para llevar a cabo el trabajo de análisis de la infraestructura tecnológica y pues a partir de ese momento he visitado las instalaciones de UBER COLOMBIA SAS en dos o cuatro oportunidades. **Preguntado.** Particularmente la última cuando fue si lo recuerda. **CONTESTO.** Claro que sí fue el día sin carro el último día que hicimos un análisis de la infraestructura el primer jueves de febrero, pero no recuerdo bien que día cayo. **PREGUNTADO.** Podría explicarle al Despacho, si en las oficinas de UBER COLOMBIA SAS usted encontró evidencia de operación de alguna plataforma tecnológica. **CONTESTO.** No fue posible en el análisis técnico identificar ningún tipo de plataforma o elementos técnicos que permitieran hacer el uso de una plataforma tecnológica como la que podría llegar a necesitar UBER INTERNACIONAL y es importante aclarar que el análisis abarcó el 100% de la red de UBER COLOMBIA SAS, hicimos un análisis con herramientas tecnológicas para encontrar y detectar todas las direcciones IP, computadores, Tablet servidores, celulares, hicimos el análisis desde el segmento de red de las oficinas para tratar de detectar mi objetivo es siempre generar evidencias, ese análisis tiene una evidencia y en no se pudo encontrar ninguna de las plataformas y usuario final de Apple y dos enrutadores de acceso a internet y los enrutadores de las redes inalámbricas. **PREGUNTADO.** Cuando usted hace referencia a esos usuarios final se refiere a computadores personales. **CONTESTO.** Sí estamos hablando de computadores personales en su mayoría marca Apple y servidores como tal por ejemplo no hay ninguno no es posible técnicamente detectar ninguna. **PREGUNTADO.** Con esos equipos que usted encontró en las oficinas de UBER COLOMBIA SAS es posible ejercer el dominio o la administración o el control de una plataforma como lo es UBER. **CONTESTO.** No prácticamente no considero que sea viable con esos equipos administrar tener en poder esa plataforma como lo es UBER. Preguntado. Usted pudo verificar señor Pulido si UBER Colombia SAS tiene el dominio de alguna página WEB. Contesto. Fue parte de la tarea que se desarrolló, no se encontró de hecho digamos que parte de la validación (..) el dominio.com es el único que se encuentra en el país dentro de ese dominio.com hicimos la búsqueda y hasta ahí esta disponible en estos momentos si alguien quisiera encontrar el dominio UBER.COM. CO está disponible no hay uso del dominio UBER.COM. CO. **PREGUNTADO.** Pudo usted verificar entonces si hay alguna página de UBER.COM referenciada a Colombia. **CONTESTO:** Si dentro del análisis que se hizo con la página WEB de UBER INTERNACIONAL ahí existe un sub sag un sitio dentro de ese sitio que podemos encontrar con WWW.UBER.COM.ES (que es Español) /Colombia.

PREGUNTADO. Y esa página WEB usted sabe señor Pulido quien es el propietario y donde se encuentra localizado. CONTESTÓ. Igual la página es una especie de árbol esta / Colombia y todos los países que ellos deseen colocarle un subsitio uno de esos / dice Colombia. **PREGUNTADO.** El acceso que tiene UBER COLOMBIA SAS a la plataforma UBER es similar al que tiene cualquier otra persona que cuente con una conexión a internet. **CONTESTÓ.** Si es idéntico, es el mismo tipo de acceso que tiene un usuario a Facebook que no está alojada en Colombia, pero los usuarios de este tipo de plataformas pueden acceder teniendo las tres características, acceso a internet, un navegador WEB o un computador o un dispositivo móvil que les permita acceder es todo lo que se necesita, porque son plataformas que están en internet, siendo expuestas públicamente. PREGUNTADO. Que tan común es que una página WEB tenga links o hipervínculos que direccionan a otras páginas. CONTESTÓ: De hecho es la dinámica de las páginas WEB sino es el 100% el 90% de las páginas WEB cuentan con hipervínculos que digamos que para hacer entendible esto es entrar a la página del tiempo, en el tiempo encontramos las noticias pro cada dos tres espacio encontramos menciones compañías como AVIANCA, siempre promocionando entonces casi todas las páginas en internet cuentan con hipervínculos a otros sitios, pueden ser proveedores, pueden ser simplemente aliados, o simplemente una noticia que quieran compartir, la mayoría de páginas cuentan con este tipo de herramientas. **PREGUNTADO.** Si UBER COLOMBIA SA no existiera en ese caso la plataforma UBER seguiría operando en Colombia. **CONTESTÓ.** Claro técnicamente, no tienen relación porque no tienen ninguna relación técnica entre la aplicación UBER como la conocemos la mayoría de personas con una aplicación de dispositivo móvil de celular con UBER COLOMBIA SAS, hablando técnicamente entonces ahí no hay ninguna dependencia, ni relación técnica entre estos dos elementos UBER COLOMBIA SAS no tiene ningún tipo (...) no fue posible evidenciar en el análisis técnico efectuado que tenga ninguna injerencia sobre la aplicación, lo que quiere decir que si hoy UBER COLOMBIA SAS ya no está, las circunstancias que pasen ya no afectarían el desarrollo, desempeño o utilización de la aplicación de UBER.

Apoderado MINTIC. Usted nos ha explicado que el subsitio de Uber.com es administrada controlada por UBER INTERNACIONAL, la pregunta es cual es la función que cumple ese subsitio, supongo que debe ocurrir lo mismo con los otros países, así como usted nos decía que es una dirección que es www.uber.com.es/Colombia, la idea es entender que propósito tiene ese subsitio y suponemos ocurre lo mismo con otros países. **CONTESTO.** Si señor, es digamos sucedería lo mismo con otros países y lo que se pudo encontrar con el análisis que hicimos es que en ese subsitio encontramos datos informativos (...) lo último que vi en ese subsitio es publicación de noticias sobre información referente a cada país, informan acerca de lo que vi el día de ayer UBER no ha sido sancionada por una entidad del Estado. Están usando ese link para dar datos referentes a los países.

Apoderado del Ministerio de Transporte. Podría usted explicar porque razón y/o quien lo contrato a usted para que hiciera un análisis de UBER INTERNACIONAL y que objetivo se buscaba con ese análisis. **CONTESTÓ.** Como lo comenté brevemente al principio hace aproximadamente 15 años estoy efectuando la labor de perito técnico para la Cámara de Comercio, en general los abogados de distintas firmas me han venido conociendo por los múltiples casos que he llevado. La compañía UBER COLOMBIA SAS, busco cual era el proyecto que fuera más reconocido en estos temas de llevar a cabo diligencias técnicas (peritajes técnicos seguridad informática). Fui contactado por ellos para efectuar el análisis de la infraestructura tecnológica que tiene acá en Colombia UBER COLOMBIA SAS. **PREGUNTADO.** Cuando usted nos hablaba sobre las plataformas y sobre las APPS indicó que las plataformas tienen pagos tiene mayor complejidad. Usted pudo determinar si UBER COLOMBIA SAS o UBER INTERNACIONAL manejan este sistema de pagos provenientes de Colombia y si se pudo determinar hacia a donde van dirigidos esos pagos. **CONTESTO.** Si señor en el caso de UBER COLOMBIA SAS fue plenamente identificable que no tienen absolutamente ningún modelo de uso de pagos, es digamos técnicamente evidenciable que no hay un sistema o una plataforma de pagos, lo único que encontré fue PC de usuario final, en el caso de UBER INTERNACIONAL, tuve acceso a la información pública en INTERNET que tendría cualquier ciudadano del mundo. En el caso de UBER INTERNACIONAL se pudo encontrar que la aplicación cuenta con un modelo sistema de pagos una posible plataforma de pagos, pero desde lo único que se puede ver en internet es que estos pagos se realizan de manera internacional posiblemente en dólares, pero públicamente no está (...) con lo que se tiene en internet no es posible identificar el origen de la transacción y el destino final de esa transacción.

MINISTERIO PÚBLICO. En el caso concreto constituye delito y está en la legislación internacional la lucha contra la pornografía infantil, muchas de estas páginas WEB de pornografía infantil tienen su infraestructura tecnológica geolocalizada fuera de Colombia, podría explicarnos en términos tecnológicos cómo hace el Gobierno Colombiano o cómo se hace tecnológicamente para impedir que el colombiano pueda acceder a esas páginas de pornografía infantil cuya infraestructura esta geolocalizada fuera de Colombia. **CONTESTO.** Si en el tema tengo un buen nivel de conocimiento, he compartido con el jefe de Delitos informáticos de la Policía unos casos como el que menciona y la lucha ES ARDUA EL TEMA ES TECNICO. Este tipo de páginas manejan algo como la internet oscura, el internet que nos conocemos se acceden y se logran ubicar porque están en un sitio determinado físico porque son compañías legales cuando se trata de los otros sitios esa dirección no existe realmente, se alojan normalmente en servidores de China, Rusia que están migrando y que esa dirección IP es dinámica, con lucha la policía con eso identifica los sitios, los bloquea pero es bien difícil porque al otro día la misma página migro a otro servidor le colocó otro sitio WEB, se es por nombre le colocan un dígito más, una letra más un punto más y al otro día aparece con un nombre, por nombre es casi imposible bloquearla, lo hacen con convenios internacionales con la INTERPOL, se hacen los bloqueos pero es muy difícil es una internet profunda que no todo el mundo puede conocer y han bloqueado luego de 2 a 3 años (...). **PREGUNTADO.** De acuerdo con su respuesta anterior, solo es posible bloquear la página web, no la base de datos, ni el servidor sino solo la página WEB o puede bloquear la plataforma, o el servidor desde donde se está generando esa información. **CONTESTÓ.** Ah si es correcto, bloquear el servidor es con la colaboración de la policía internacional (...). Preguntado. Quien concretaría el bloqueo de la página la policía o los proveedores del servicio o el MINTIC podría bloquear esas páginas. Contesto. De los casos que tengo conocimiento esto se escala a nivel de la interpol. Aquí no se bloquea. Contesto. un proveedor podría hacerlo podría no publicar desde sus páginas hacerlo CLARO, UNE. Explicarnos en términos tecnológicos en que consiste el principio de neutralidad de la red. **CONTESTÓ.** Desconozco el término.

MAGISTRADO. El Despacho pregunta la PLATAFORMA UBER INTERNACIONAL Que no funcionan como las de pornografía esta plataforma podría ser bloqueada en el país por el gobierno. **CONTESTO:** Si señor técnicamente, todo componente técnico con los requerimientos es posible bloquear (...)."

-Certificados de existencia y representación de Soul Innovation Lit., (fls. 23 a 29 CD Anexo folio 1177 cdno. ppal. No. 3), en los cuales se observa:


 KYPIAKH REPUBLIC / ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ OF CYPRUS

HE 333944 HE 46

THE COMPANIES LAW, CAP. 113
Section 19(3)

CERTIFICATE OF CHANGE OF NAME

IT IS HEREBY CERTIFIED that,

INDRIVERRU LTD

has changed its name by Special Resolution and is hereby named

SUOL INNOVATIONS LTD

and that the new name has been entered on the Register of Companies

Given under my hand in Nicosia on the 9th of October, 2020

.....
Registrar of Companies

TRANSLATED TRUE COPY
for Registrar of Companies
13 April, 2022
ANNITA CHRISTODOULOU

-Términos de uso del servicio de Soul Innovation Ltd., (fls. 30 a 50 CD Anexo ibidem), en el cual se señala:

inDriver.Services
Términos de Uso
Última actualización: 17.06.2022

Estos términos de uso constituyen un acuerdo (el "Acuerdo" o "Términos de uso") entre usted e inDriver ("inDriver", "nosotros", "nos" o "nuestro") que rigen su uso del servicio inDriver.Services de aplicación y/o sitio web inDriver. Este Acuerdo se aplica tanto al usuario que solicitó el servicio como al especialista. Todas las referencias "usted", "su", "usted mismo" en este Acuerdo se aplican tanto a los mensajeros como a los pasajeros, a menos que se especifique lo contrario.

1. Aceptar los términos de uso

1.1. IMPORTANTE: AL UTILIZAR INDRIVER.SERVICES DE LA APLICACIÓN Y/O SITIOS WEB DE INDRIVER (EL "SERVICIO"), USTED ACEPTA QUE HA LEÍDO, ENTENDIDO, ACEPTADO Y ACEPTO ESTOS TÉRMINOS Y CONDICIONES. USTED ACEPTA ADEMÁS LAS DECLARACIONES REALIZADAS POR USTED MISMO A CONTINUACIÓN. SI NO ACEPTA O CUMPLE CON LOS TÉRMINOS DE USO DEL SERVICIO Y/O DESEA DEJAR DE UTILIZAR EL SERVICIO, NO CONTINUE UTILIZANDO ESTE SERVICIO.

1.2. Los Términos de uso establecidos en este documento constituyen un acuerdo legal entre usted e inDriver y sus subsidiarias y afiliadas. Para utilizar el Servicio, debe aceptar los Términos de uso que se establecen a continuación. Al usar la aplicación móvil y los sitios web que le proporciona inDriver (la "Aplicación" o la "Aplicación"), y al descargar, instalar o usar cualquier software asociado proporcionado por inDriver (el "Software"), usted reconoce y acepta expresamente ser obligado por los Términos de uso, y cualquier modificación y adiciones futuras a estos Términos de uso según se publiquen ocasionalmente a través de la Aplicación. Al instalar inDriver en su dispositivo móvil o computadora, usted acepta incondicionalmente todas las reglas, condiciones e información publicadas en la Aplicación inDriver y en el sitio web, incluidos, entre otros: estos Términos de uso, Términos de uso de inDriver, privacidad política (<https://indriver.com/mobile/page/privacyPolicy/es>), así como las Reglas de la Aplicación.

-Certificado de existencia y representación legal de CABIFY TRANSPORTES SAS, expedido el 23 de agosto de 2021 por la Cámara de Comercio de Bogotá, en el cual se observa que su objeto social es: *"La sociedad tendrá como objeto principal explotar la industria del transporte en todas sus modalidades, y en particular todas las actividades que se especifiquen de la siguiente manera: Prestar el servicio público terrestre automotor especial escolar, asalariado y turismo. Prestar el servicio público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. Prestar el servicio público terrestre automotor de pasajeros por carretera, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto - Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero en vehículo de taxi, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor en motocarro o cualquier otra unidad vehicular que el ministerio de transporte o quien haga sus veces reglamente. - Adicionalmente, en desarrollo de su objeto social, la sociedad podrá ofrecer, servicios integrales de logística en envío de paquetería y recolección a domicilio. - Ejecutar todas las actividades relacionadas o conexas con el transporte"* (fls. 10 a 24 CD ANEXO visible en el folio 1108 cdno. ppal. No. 3.).

-Certificado de existencia y representación legal de EASY TAXI COLOMBIA SAS, expedido el 23 de agosto de 2021 por la Cámara de Comercio de Bogotá, en el cual se observa que su objeto social es: *"El objeto de la sociedad será: (I) prestar los servicios de cloud computing en la modalidad de -software as a service-; (II) desarrollo de aplicaciones, páginas web en general cualquier desarrollo tecnológico que le permitan a terceros ponerse en contacto con cliente prestarles deferentes tipos de servicios desde cualquier dispositivo electrónico; (III) desarrollar, promover y proveer servicios de*

internet, así como proveer servicios logísticos digitales al igual que el pago de servicios con la excepción de pagos de servicios que requieran permisos especiales bajo la legislación vigente; (IV) la prestación de todos los servicios que se relacionen con los servicios arriba enunciados tanto dentro como fuera de Colombia a través de subsidiarias y; (V) desarrollar cualquier actividad lícita (...)" (fls. 13 a 24 CONTESTACIÓN Easy Taxi SAS cdno. ppal. No. 3).

Análisis de la Sala.

En el presente asunto, se tiene que, se demanda en ejercicio de la acción popular a los Ministerios de Transporte, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Procuraduría General de la Nación y las sociedades vinculadas Uber Colombia SAS²⁰, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Beat Colombia SAS, Bite Ride APP Colombia SAS, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp²¹, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd²², para la protección de los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa, la seguridad y la salubridad públicas, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, los derechos de los consumidores y usuarios, consagrados en los literales b), g), h), y n) del artículo 4° de la Ley 472 de 1998.

En los términos en que ha sido propuesta la controversia la Sala denegará las pretensiones de la demanda, sin perjuicio de lo anterior, exhortará al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, para que proceda a reglamentar el servicio de transporte privado de pasajeros prestado a través de aplicaciones tecnológicas, una vez se haya proferido por el Congreso la respectiva legislación.

Asimismo, se exhortará al Ministerio de Transporte y a las sociedades Lieber Colombia SAS (antes Uber Colombia SAS), Beat Colombia SAS, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS

²⁰ Auto del 24 de marzo de 2017 (fls. 598 y 599 cdno. ppal. No. 2).

²¹ Auto del 28 de junio de 2021 (fls. 1002 a 1065 cdno. ppal. No. 3).

²² Auto del 5 de septiembre de 2022 (fls. 1165 a 1171 ibidem).

antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, para que en el marco de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), mientras se reglamenta el servicio de transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas, adopten medidas tendientes a implementar la transparencia algorítmica y no discriminación en precios, mecanismos eficaces de quejas y reparación, filtros y verificación de identidad, herramientas tecnológicas de monitoreo, mejoramiento de condiciones técnicas y de seguridad, como pasa a explicarse:

Es del caso precisar que, tal como fue expuesto por la Superintendencia de Industria y Comercio en el concepto de la abogacía No. 15-280358-1 del 28 de noviembre de 2015, desde hace algunos años han surgido diversas empresas que se dedican a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores del servicio de transporte a través de aplicaciones de teléfonos inteligentes. Dichos servicios se pueden clasificar en: i) plataformas complementarias que conectan usuarios con conductores de servicios de transporte individual y especial, ii) plataformas independientes que conectan a usuarios con conductores de vehículos particulares y iii) plataformas mixtas que combinan las anteriores.

En este concepto se expresa que "*(...) estas plataformas han colaborado para resolver eficazmente problemas de asimetría de información y de coordinación, dado que permiten conocer los datos del conductor, planificar rutas contratar una tarifa dinámica, desglosar la tarifa, evaluar consecuencias a la contraparte y conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio. Adicionalmente con su introducción al mercado se ha inyectado una dinámica competitiva ocasionada por la rivalidad entre las diferentes alternativas disponibles para los usuarios (...)*".

Atendiendo lo anteriormente expuesto, se tiene que la entrada de las plataformas tecnológicas en el sector transporte genera algunos efectos positivos para la libre competencia. Entre ellos se encuentra que han

replanteado las alternativas de movilidad de las personas y han generado la entrada de nuevos agentes a los mercados²³

En ese mismo sentido, comparte la Sala la exposición del Ministerio Público por cuanto el desarrollo de las aplicaciones utilizadas en el transporte público en Colombia ha estado marcado por la innovación, la rápida adopción por parte de los usuarios, la entrada de múltiples plataformas y una constante tensión legal y regulatoria.

En ese orden, se procede a analizar la vulneración de los derechos e intereses colectivos alegados en la demanda.

Vulneración del derecho e interés colectivo a la moralidad administrativa.

1) La parte demandante expone que las accionadas no cumplen con la normatividad que regula la prestación del servicio de transporte terrestre especial de pasajeros al permitir el uso de aplicaciones tecnológicas como UBER, para facilitar la contratación de transporte ilegal e irregular.

2) De las pruebas allegadas al plenario se tiene que la Superintendencia de Puertos y Transporte, dentro del marco de su competencia de inspección vigilancia y control, profirió la Resolución No. 000148417 del 14 de septiembre de 2015 "Por la cual se profiere decisión dentro de la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 19172 de 26 de noviembre de 2014, en contra de la sociedad UBER Colombia SAS, en la cual se resolvió a la declarar responsable sociedad UBER COLOMBIA S.A.S, de la violación del numeral 4º del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 al quedar acreditado que materialmente facilita la violación de las normas sobre la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, al quedar demostrado que a través de la plataforma UBER dicha sociedad facilita materialmente el desconocimiento de las regulaciones establecidas en los artículos 10 y 22 del Decreto 174 de 2001, el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003, sobre la prestación del servicio público de transporte.

²³ Resolución No. 24028 de 14 de mayo de 2024 "Por la cual se ordena la apertura de una investigación y se formula pliego de cargos", proferida por la Superintendencia de Industria y Comercio - https://www.sic.gov.co/sites/default/files/boletin-juridico/2024024028RE0000000001_0.pdf.

En consecuencia, la citada entidad sancionó a UBER COLOMBIA SAS con MULTA de SETECIENTOS (700) S.M.L.M.V. para el año 2015, equivalente a SEISCIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS CINCUENTA PESOS MCTE (\$644.350), consistente en un valor real de CUATROCIENTOS CINCUENTA Y UN MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL PESOS MCTE (\$451.045.000.00), de conformidad con la parte motiva de la presente resolución.

Asimismo, se advierte que la Superintendencia de Puertos y Transporte a través de la Resolución No. 007838 del 2 de marzo de 2015 resolvió confirmar en todas sus partes la Resolución No. 18417 del 14 de septiembre de 2015.

Además, mediante la Resolución No. 040313 del 19 de agosto de 2015 "*Por la cual se imparte una orden a la sociedad UBER COLOMBIA SAS*", la Superintendencia de Puertos y Transporte, resolvió que con el objeto de garantizar el efectivo cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor, comínese a la sociedad UBER COLOMBIA SAS., a cesar la facilitación y promoción de prestación de servicios de transporte no autorizados, a través de voceros o terceros, o de medios publicitarios o de difusión de cualquier índole (ya sea individual o masiva). Entiéndase como no autorizada la prestación de contratos o servicios de transporte de vehículos particulares o la prestación del servicio público de transporte en las modalidades diferentes a las autorizadas, de conformidad con el artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

Es del caso señalar que la Resolución No. 000148417 del 14 de septiembre de 2015 "*Por la cual se profiere decisión dentro de la investigación administrativa iniciada mediante la Resolución No. 19172 de 26 de noviembre de 2014, en contra de la sociedad UBER Colombia SAS*", fue demandada mediante el ejercicio de la acción de nulidad y restablecimiento del derecho ante esta Corporación correspondiéndole el conocimiento del medio de control al M.P: Felipe Alirio Solarte Maya,

radicado No. 250002341000201601780-00²⁴, demandante: UBER COLOMBIA, demandado: Superintendencia de Puertos y Transporte, quien mediante sentencia del 10 de noviembre de 2022, declaró la nulidad del acto administrativo acusado, al considerar que el Gobierno Nacional a través de la Resolución No. 2163 de 27 de mayo de 2016, permite la incorporación de las plataformas tecnológicas, para que las empresas de transporte autorizadas en Colombia, presten sus servicios, atendiendo al uso de tecnologías de la información y las comunicaciones.

En la sentencia se expresó que ello dista del servicio que se presta a través de las aplicaciones universalmente conocidas, lo que conforma la ausencia de reglamentación del servicio y ante la ausencia de esta reglamentación, mal se puede sancionar a las empresas que forman parte de la aplicación, quedando solo vigente la infracción D12.

Contra la citada providencia se interpuso recurso de apelación el cual se encuentra en trámite ante el Consejo de Estado²⁵.

Ahora bien, se observa que, el Ministerio de Transporte a través de la Resolución No. 2163 de 27 de mayo de 2016, tiene por objeto reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas. Igualmente, se reglamenta y definen las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participan de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

En la parte considerativa de la citada resolución el Ministerio de Transporte expresó que en el servicio público de transporte de pasajeros en la

²⁴

https://samai.consejodeestado.gov.co/Vistas/Casos/list_procesos.aspx?guid=250002341000201601780002500023

²⁵

https://samai.consejodeestado.gov.co/Vistas/Casos/list_procesos.aspx?guid=250002341000201601780011100103

modalidad de transporte individual se han venido utilizando herramientas tecnológicas sin que tenga una reglamentación clara, lo que ha permitido distorsiones del servicio, siendo por ello necesario incorporar las plataformas o aplicaciones como herramientas para atender las necesidades de los usuarios facilitando aún más el acceso al servicio.

De conformidad con lo anteriormente expuesto, no se observa que la actuación de las entidades demandadas, obedezca a acciones amañadas, arbitrarias o contrarias al ordenamiento jurídico o que se dirijan al favorecimiento de intereses particulares opuestos al interés general, puesto que contrario a lo argumentado por el actor popular se advierte que el Estado colombiano ha cumplido dentro de sus potestades y competencias con la función de control y sanción que se echaba de menos en la demanda y ha permitido la incorporación de las plataformas tecnológicas, para que las empresas de transporte autorizadas en Colombia, presten sus servicios, atendiendo al uso de tecnologías de la información y las comunicaciones, por lo que no se encuentra acreditada la vulneración al derecho e interés colectivo a la moralidad administrativa.

Es del caso destacar que cursa en el Congreso de la República el debate de la Ley 136 de 2024 "*Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales*", con la cual se busca: i) Mayor libertad y mejor protección de los derechos de los usuarios, ii) mayor y mejor libre competencia entre prestadores del servicio de transporte, iii) Eliminación de barreras para la prestación del servicio de transporte, iv) apertura hacia una mayor libertad tarifaria en la prestación del servicio de transporte²⁶.

No obstante lo anterior, al momento de proferirse esta sentencia, persiste la falta de regulación respecto del servicio de transporte que se presta a través de las aplicaciones objeto de la acción popular, razón por la cual se exhortará al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, para que proceda a reglamentar el servicio de transporte privado de pasajeros prestado a través de aplicaciones tecnológicas, una vez se haya proferido por el Congreso la respectiva legislación.

²⁶ <https://derechoeconomico.uexternado.edu.co/uncategorized/analisis-del-proyecto-de-ley-136-de-2024-que-regula-las-plataformas-de-transporte-en-colombia-parte-1/>

Vulneración del derecho e interés colectivo a la seguridad y salubridad públicas.

Argumenta el actor popular que el hecho de que los usuarios accedan a los servicios de transporte suministrados por plataforma tecnológicas que operan de manera ilegal, pone en peligro la seguridad de los usuarios y por ello las autoridades deben realizar las acciones correspondientes para evitar que tales servicios se presten por fuera del ordenamiento legal.

Frente a este planteamiento, de las pruebas allegadas al plenario no se encuentra acreditado que, las entidades demandadas no hayan realizado las acciones correspondientes de inspección y vigilancia, frente a los servicios de transporte individual de pasajeros prestados a través de plataformas no autorizadas, al contrario de las pruebas allegadas al plenario se constató que la Superintendencia de Puertos y Transportes inició y sancionó a la empresa UBER por la supuesta vulneración del numeral 4º del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 al quedar acreditado que materialmente facilita la violación de las normas sobre la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, al quedar demostrado que a través de la plataforma UBER dicha sociedad facilita materialmente el desconocimiento de las regulaciones establecidas en los artículos 10 y 22 del Decreto 174 de 2001, el artículo 53 del Decreto 3366 de 2003, sobre la prestación del servicio público de transporte.

Asimismo, no se encuentra acreditado en el expediente que las demandadas hayan desconocido sus obligaciones frente a las condiciones mínimas que permitan el desarrollo de la comunidad que usa los servicios de transporte individual de pasajeros a través de las plataformas tecnológicas.

De igual manera, se pone de presente lo expresado por Uber Colombia SAS en la contestación de la demanda quien afirma que según la información consultada en internet, la aplicación UBER se ha asociado nuevamente con Allianz para otorgar cobertura de seguros y por lo tanto, cada viaje de Uber contará con las siguientes coberturas en caso de que ocurra un accidente: Responsabilidad Civil para terceros y pasajeros Accidentes Personales para los ocupantes incluyendo gastos médicos,

muerte accidental y discapacidad. Esta cobertura comienza en el momento en que el socio – conductor de Uber acepta la solicitud de viaje y termina cuando el último pasajero se baja del vehículo²⁷.

En ese contexto, se reitera que, no se allegó prueba que, permita evidenciar que exista una actuación u omisión, por parte de las demandadas, frente a la falta de control y vigilancia a las empresas que prestan los servicios de transporte a través de plataforma tecnológicas y tampoco se logró probar que en efecto la prestación del servicio de transporte prestado, ponga en peligro la vida y salud de los usuarios, pues al contrario de lo expuesto por el demandante, se destaca que, las plataformas de transporte han entrado a participar con servicios tecnológicos en un mercado tradicional y altamente regulado y que la entrada disruptiva de plataformas de este tipo puede tener un efecto positivo en la libre competencia y en el bienestar de los consumidores.

Finalmente, la Sala precisa que, no se encuentra acreditada la vulneración de los derechos e intereses colectivos a la seguridad y salubridad públicas, toda vez que estos derechos se encuentran ligados al control y manejo de las situaciones de índole sanitario y no se probó que con la prestación del servicio público de transporte a través de las plataformas tecnológicas objeto de debate, las demandadas no aseguren las condiciones esenciales de la salud pública de los usuarios de estos servicios.

Vulneración al derecho e interés colectivo al acceso a una infraestructura que garantice la salubridad pública.

Advierte el actor popular que los contratos de transporte hacen parte de la infraestructura de transporte y por lo tanto, deben ser protegidos y cuando no se ejecutan acciones administrativas necesarias para garantizar el cumplimiento de las normas para a prestación del servicio público de transporte se pone en peligro la integridad de los usuarios.

Frente a este argumento se tiene que, el actor popular se limitó a señalar que los contratos de transporte hacen parte de la infraestructura y que la

²⁷ Folio 23 cuaderno contestación de la demanda Uber.

misma debe ser protegida, pero no señala cual es el fundamento por el cual se considera vulnerado el citado derecho.

Sumado a lo anterior al plenario no se allegó prueba que acredite que las demandadas en desarrollo de los principios de sistema del sector transporte vulneren o atenten contra la seguridad de las personas, el cual se erige como una prioridad, así como el de transporte de las personas por medio de vehículos e infraestructuras en condiciones de libertad de acceso, comodidad, calidad y seguridad de los usuarios.

Por consiguiente, el actor popular no logró acreditar que las demandadas no hayan conservado todos y cada uno de los componentes de [la infraestructura de transporte, razón por la cual no se encuentra vulnerado el derecho e interés colectivo al acceso a una infraestructura que garantice la salubridad pública.

Vulneración de los derechos de los consumidores y usuarios.

Alega el actor popular que los usuarios del servicio público de transporte deben ser garantizados por las autoridades públicas, no solamente mediante la expedición de normas que reglamenten su prestación, las mismas entidades deben hacer cumplir las normas, mediante la realización de ordenes administrativas que eviten a los usuarios poner en riesgo sus vidas y que además constituyen en flagrante violación de los reglamentos expedidos para garantizar la seguridad de tales usuarios.

Asegura que es claro que, si el servicio público no es prestado por el Estado, los particulares a quienes se delegue la prestación, deben acatar irrestrictamente los reglamentos existentes y las autoridades públicas deben hacerlos cumplir.

Frente a este argumento, se destaca que la Superintendencia de Industria y Comercio en el concepto de abogacía de la Competencia No. 15-280358-1-0, sobre las **innovaciones disruptivas** en el transporte individual de pasajeros, precisó:

"(...)

Estas aplicaciones proveen un sistema de auto regulación efectivo y atienden una demanda no cubierta de forma insatisfactoria, al tiempo que generan una rivalidad en el mercado de transporte individual de pasajeros. Estas plataformas

suponen la eficiente integración de las tecnologías: i) teléfonos inteligentes; ii) sistemas de posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés) y iii) medios de pagos electrónicos.

Plataformas de este tipo incluyen dentro de lo que se considera innovación disruptiva. Las innovaciones disruptivas son aquellas que, en lugar de generar mejoras incrementales a lo que ya existe, implica una reestructuración de un mercado a la creación de uno nuevo. Más allá de la innovación en general, que puede ser entendida como el desarrollo y la aplicación exitosa de un nuevo conocimiento, la innovación disruptiva altera los mercados de una forma drástica generando nuevos productos, procesos o modelos de negocio y en algunas circunstancias, incluso nuevos mercados.

El efecto disruptivo de las plataformas tecnológicas se manifiesta en las siguientes fuerzas de mercado desatadas por esta innovación, en beneficio de los consumidores: i) para un grupo de consumidores, se ha creado un nuevo mercado que se erige como sustituto superior al uso del carro particular; ii) para otros consumidores, las plataformas han dado lugar a un sustituto superior de los taxis tradicionales; iii) la rivalidad ocasionada por la innovación, en beneficio disruptiva tanto con los carros particulares como con los taxis, podría ocasionar una reducción en el precio de los carros particulares como con los taxis, podría ocasionar una reducción en el precio de los carros nuevos y usados; iv) los propietarios de taxis, se enfrentan a una disyuntiva entre continuar prestando el servicio tradicional o afiliarse al nuevo mercado creado por dichas plataformas (...)".

Luego, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 2163 de 27 de mayo de 2016, que tiene por objeto reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas.

La resolución reglamenta y define las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participen de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

El Ministerio de Transporte no desconoce que en el servicio público de transporte de pasajeros en la modalidad de transporte individual se han venido utilizando herramientas tecnológicas sin que tenga una reglamentación clara, lo que ha permitido distorsiones del servicio, siendo por ello necesario incorporar estas plataformas o aplicaciones como herramientas para atender las necesidades de los usuarios facilitando aún más el acceso al servicio.

Sumado a lo anterior, la Sala advierte que, la llegada de Uber en el año 2013 a Colombia, cambió por completo la forma de movilizarse en nuestro país y abrió las puertas a la entrada de otras aplicaciones destinadas a transportar personas o realizar servicios de entregas a domicilio.

En ese sentido se advierte que, con más de 8 millones de usuarios en el país, el sector de las aplicaciones de movilidad es uno de los de mayor crecimiento en los últimos diez años, aportando el 0,23 % del Producto Interno Bruto (PIB), que en la actualidad significa el sustento de más de cien mil familias colombianas²⁸.

En línea con lo anterior, si bien es cierto que la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros a través de las plataformas, como UBER, no se encuentra reglamentado, también lo es que el Congreso de la República en la actualidad debate la Ley 134 de 2024, con la cual se pretende regular el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales, como Uber o Cabify y que tiene como objetivo principal regular la prestación de servicios de transporte privado que utilizan plataformas tecnológicas, así como a las empresas que administran dichas plataformas.

Descendiendo al caso concreto, la protección de los consumidores y usuarios se encuentra contemplada en el artículo 2º numeral 4 de la Ley 1341 de 2009 *“Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones”*, que dispone:

"ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS ORIENTADORES. *La investigación, el fomento, la promoción y el desarrollo de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones son una política de Estado que involucra a todos los sectores y niveles de la administración pública y de la sociedad, para contribuir al desarrollo educativo, cultural, económico, social y político e incrementar la productividad, la competitividad, el respeto a los Derechos Humanos inherentes y la inclusión social.*

(...)

4. Protección de los derechos de los usuarios. *El Estado velará por la adecuada protección de los derechos de los usuarios de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones, así como por el cumplimiento de los derechos y deberes derivados del Hábeas Data, asociados a la prestación del servicio. Para tal efecto, los proveedores y/u operadores directos deberán*

²⁸ <https://sittycia.com/blog-2/el-crecimiento-de-las-aplicaciones-de-movilidad-en-colombia>.

prestar sus servicios a precios de mercado y utilidad razonable, en los niveles de calidad establecidos en los títulos habilitantes o, en su defecto, dentro de los rangos que certifiquen las entidades competentes e idóneas en la materia y con información clara, transparente, necesaria, veraz y anterior, simultánea y de todas maneras oportuna para que los usuarios tomen sus decisiones. (...)

Asimismo, en el numeral 6° se establece el principio de neutralidad tecnológica así:

“(...)

6. Neutralidad Tecnológica. *El Estado garantizará la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible (...)*”.

Por su parte, el numeral 6 del artículo 56 de la Ley 1450 de 2011, dispone:

"ARTÍCULO 56. NEUTRALIDAD EN INTERNET. *Los prestadores del servicio de Internet:*

1. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley [1336](#) de 2006 <sic, 2009>, no podrán bloquear, interferir, discriminar, ni restringir el derecho de cualquier usuario de Internet, para utilizar, enviar, recibir u ofrecer cualquier contenido, aplicación o servicio lícito a través de Internet. En este sentido, deberán ofrecer a cada usuario un servicio de acceso a Internet o de conectividad, que no distinga arbitrariamente contenidos, aplicaciones o servicios, basados en la fuente de origen o propiedad de estos. Los prestadores del servicio de Internet podrán hacer ofertas según las necesidades de los segmentos de mercado o de sus usuarios de acuerdo con sus perfiles de uso y consumo, lo cual no se entenderá como discriminación.

(...)

6. Bloquearán el acceso a determinados contenidos, aplicaciones o servicios, sólo a pedido expreso del usuario.

Bajo el anterior marco normativo se tiene que el Estado velará por la adecuada protección de los derechos de los usuarios de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones, así como por el cumplimiento de los derechos y deberes derivados del Hábeas Data, asociados a la prestación del servicio.

Ahora bien, la parte demandante, pretende que se bloquen las aplicaciones tecnológicas que prestan el servicio público de transporte; al respecto el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – MINTIC en la contestación de la demanda, puntualizó que en virtud del principio de neutralidad debe el Estado garantizar la libre adopción de tecnologías y garantizar como derecho de los usuarios la

elección de cualquier contenido, aplicación o servicio a través de internet, salvo que exista disposición legal u orden judicial en contrario.

La demandada explicó que, en el caso de la Ley 679 de 2001 y del Decreto 1524 de 2004 que radicó en cabeza de MINTIC atribuciones frente a los proveedores del servicio de internet y de otras entidades atribuciones precisas en relación con la protección contra la explotación, la pornografía, el turismo sexual y demás formas de abuso sexual con menores de edad, es así que la citada cartera ministerial no puede determinar el bloqueo de una determinada página o aplicación, salvo en casos excepcionales reconocidos como el control a la pornografía infantil.

En ese sentido, se tiene que, conforme al principio de **neutralidad tecnológica** dispuesto en el artículo 2º numeral 6º de la Ley 1341 de 2009 y desarrollado en el artículo 56, numeral 6º de la Ley 1450 de 2011, pueden los prestadores del servicio de internet bloquear el acceso a determinados contenidos, aplicaciones o servicios, solo a pedido expreso del usuario, con lo cual se descarta la posibilidad de que pueda efectuarse por iniciativa de un determinado gremio o grupo económico o empresarial.

Atendiendo lo anteriormente expuesto, del material probatorio allegado al plenario se tiene que, no se encuentra probado que los usuarios de los aplicativos tecnológicos objeto de la acción popular hayan solicitado el bloqueo de las mismas, por lo que ordenar el bloqueo de las aplicaciones se torna improcedente, así como tampoco se acreditó que se hayan vulnerado los derechos de los consumidores y usuarios por el uso de las aplicaciones tecnológicas, por una indebida protección de los derechos de los usuarios de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio Público en su concepto señala que se debe ordenar la protección del derecho e interés colectivo de los consumidores y usuarios ante la falta de legislación eficiente, puede considerarse una amenaza de los derechos colectivos de los consumidores y usuarios que deben protegerse ya que no puede perderse de vista que las aplicaciones de transporte como Uber, DiDi, InDriver y Cabify son ampliamente utilizadas en Colombia, pero los usuarios reportan de manera pública y notoria una serie de problemas y quejas recurrentes.

Lo anterior por cuanto, se reportan casos en los que, tras un accidente, el conductor abandona al usuario y no asume responsabilidad, dejando a los pasajeros desprotegidos a saber:

Falta de regulación y control: La falta de una regulación clara y rigurosa ha permitido que personas no debidamente verificadas puedan operar como conductores, generando riesgos para los usuarios y evidenciando la necesidad de mayor supervisión y control en estas plataformas.

Problemas de atención y respuesta ante incidentes: Muchos usuarios manifiestan insatisfacción con el soporte y la atención al cliente de las plataformas, especialmente en situaciones de emergencia o cuando se requiere una solución rápida a problemas ocurridos durante el viaje¹

Incumplimiento de condiciones del servicio: Se reportan quejas sobre cobros indebidos, tarifas dinámicas excesivas en horas pico o situaciones de alta demanda, así como cancelaciones injustificadas por parte de los conductores

Falta de transparencia y protección de datos: Algunos usuarios han expresado inquietudes sobre el manejo de sus datos personales y la privacidad de la información compartida con las plataformas, especialmente ante incidentes de filtración o uso indebido de datos.

En efecto, tal como se ha explicado en precedencia, el servicio de transporte individual de pasajeros mediante el uso de plataformas tecnológicas en la actualidad no se encuentra regulado y recientemente cursa en el Congreso de la República un proyecto de ley cuyo objeto es su reglamentación, cuando las aplicaciones como UBER, llegaron a Colombia desde el año 2013, por lo que se tiene que han pasado más de 10 años sin que se haya regulado el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales.

Ahora bien, el Ministerio Público, allega algunos links de algunas noticias e informativos de los Canales reconocidos del país en los cuales se informa

sobre denuncias de incidentes en aplicaciones de transporte que han sufrido accidentes y sobre la protección de datos.

Al respecto, la Sala considera que de las pruebas aportadas no se allegaron quejas de los servicios de los usuarios por motivos de seguridad, problemas de atención de incidentes, incumplimiento de condiciones del servicio, falta de transparencia y protección de datos, sin embargo, es de público conocimiento que en la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros por particulares a través de plataformas se han presentado inconformidades con respecto a la seguridad de los pasajeros y a las tarifas, razón por la cual se exhortará al Ministerio de Transporte y a las sociedades Lieber Colombia SAS (antes Uber Colombia SAS), Beat Colombia SAS, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, para que en el marco de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), mientras se reglamenta el servicio de transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas, adopten medidas tendientes a implementar la transparencia algorítmica y no discriminación en precios, mecanismos eficaces de quejas y reparación, filtros y verificación de identidad, herramientas tecnológicas de monitoreo, mejoramiento de condiciones técnicas y de seguridad.

Vulneración del interés colectivo de la protección estatal a los prestadores del servicio de transporte público

Frente a este reproche, la Sala destaca que, las acciones populares consagradas en el inciso primero del artículo 88 de la Constitución Política y reglamentadas por la Ley 472 de 1998, tienen como finalidad la protección de los derechos e intereses colectivos, de naturaleza colectiva y no está encaminada a proteger a un solo sector como lo pretende el accionante en este caso el gremio de los taxistas.

Con la precisión anterior, revisadas las pruebas y la normatividad aplicable al caso concreto se observa que, el Decreto 1079 de 2015, "*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.*", en el Libro 2, Parte 2, Título 1, Capítulo 3, compiló los Decretos 176 de 2001

y 1047 de 2014 que reglamentaron las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 en cuanto al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros.

Asimismo, el Ministerio de Transporte a través de la Resolución No. 2163 de 27 de mayo de 2016, reglamentó el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas e igualmente, reglamentó y definió las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participen de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

Por su parte, se observa que, en el Congreso de la República, se debate la Ley 134 de 2024 *"Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales"*²⁹.

En la parte considerativa del proyecto de ley se señala que la misma tiene por objeto establecer un marco regulatorio equilibrado para el transporte urbano, que fomente la coexistencia armoniosa entre el transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas y los servicios tradicionales de taxi, con el fin de mejorar la movilidad urbana. Este marco busca garantizar la seguridad de los usuarios mediante la implementación de estándares de calidad uniformes y mecanismos de supervisión efectivos.

De igual manera, se expresa que, la llegada de las plataformas tecnológicas de transporte a Colombia en la última década ha transformado significativamente la movilidad en las principales ciudades del país. Estas nuevas formas de conectar a conductores y pasajeros a

29

<https://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2024%20-%202025/PL%20136-24%20PALATAFORMAS%20DIGITALES%20TRANSPORTE.pdf>

través de aplicaciones móviles han generado tanto oportunidades como desafíos para el sector del transporte urbano, creando nuevas alternativas de movilidad para los ciudadanos y brindando servicios. Asimismo, han abierto oportunidades de generación de ingresos para miles de colombianos, actuando en ocasiones como un "una oportunidad de ingresos" en tiempos de crisis económica. Sin embargo, la operación de estas plataformas también ha generado tensiones con el sector tradicional del taxi, que reclama condiciones equitativas de competencia. La falta de un marco regulatorio claro y específico para las plataformas ha derivado en inseguridad jurídica tanto para las empresas como para los conductores que utilizan estas aplicaciones.

En este contexto, en el proyecto de ley se indica que, es necesario avanzar hacia una regulación que reconozca las particularidades del servicio privado intermediado por plataformas tecnológicas, diferenciándolo del transporte público tradicional, pero estableciendo a la vez requisitos que garanticen seguridad de los usuarios y unas condiciones de competencia justa en el mercado. El objetivo de este proyecto es crear un ecosistema de transporte urbano innovador, eficiente y adaptable a las necesidades cambiantes de la sociedad, que beneficie tanto a los usuarios como a los prestadores de servicios.

En ese sentido, se tiene que actualmente se está legislando, con el fin de expedir una ley ante la falta de un marco regulatorio claro y específico para las plataformas que ha derivado en inseguridad jurídica tanto para las empresas como para los conductores que utilizan estas aplicaciones y tensiones con el sector tradicional del taxi, que reclama condiciones equitativas de competencia.

Por lo anterior, no se vislumbra la vulneración de la protección estatal a los prestadores del servicio, pues como quedó explicado en precedencia las demandadas han ejercido sus competencias de inspección, vigilancia y control frente a la prestación del servicio de transporte privado mediante el uso de plataformas tecnológicas y en la actualidad se está debatiendo el proyecto de ley 134 de 2024 "*Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales*".

6. Condena en costas

La Sala se abstendrá de imponer condena en costas en esta instancia procesal a la parte demandada en atención a lo previsto en el artículo 38 de la Ley 472 de 1998, para que proceda tal declaratoria es necesario que se compruebe la temeridad o mala fe, aspectos que no se acreditan en el presente caso.

Por lo expuesto anteriormente el **TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA, SECCIÓN PRIMERA, SUBSECCIÓN B**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la ley.

F A L L A :

1º) Declárase probadas las excepciones de "*Falta de legitimación en la causa por pasiva*", propuestas por la Procuraduría General de la Nación, la Presidencia de la República – Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

2º) Declárase no probadas las excepciones de Falta de legitimación en la causa por pasiva, propuestas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – MINTIC, el Ministerio de Transporte y las vinculadas Lieber Colombia SAS (antes Uber Colombia SAS), Beat Colombia SAS, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

3º) Declárase no probada la excepción de "*Falta de cumplimiento del requisito de procedibilidad – Ineptitud de la demanda*", propuesta por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – MINTIC, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

4°) Deniéganse las pretensiones de la demanda, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

5°) Exhórtase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, para que proceda a reglamentar el servicio de transporte privado de pasajeros prestado a través de aplicaciones tecnológicas, una vez se haya proferido por el Congreso la respectiva legislación, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

6°) Exhórtase al Ministerio de Transporte y a las sociedades Lieber Colombia SAS (antes Uber Colombia SAS), Beat Colombia SAS, Cabify Transportes S.A.S, Cabify Servicios TN S.A.S, Asesorías CC SAS antes DIDI MOVILITY Colombia S.A.S, Easy Taxi Colombia S.A.S, Enterprise KLIIP S.A.S, Waycali, Emmago y Ovniapp, Uber B.V., responsabilidad limitada, Rasier Operations B.V responsabilidad limitada, Uber Mobility Information Technology Pte. Ltd, para que en el marco de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), mientras se reglamenta el servicio de transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas, adopten medidas tendientes a implementar la transparencia algorítmica y no discriminación en precios, mecanismos eficaces de quejas y reparación, filtros y verificación de identidad, herramientas tecnológicas de monitoreo, mejoramiento de condiciones técnicas y de seguridad.

7°) Sin condena en costas en la instancia, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

8°) En caso de no ser apelada la presente sentencia, para los fines de que trata el artículo 80 de la Ley 472 de 1998 remítase copia integral de esta a la Defensoría del Pueblo.

9°) Reconócese personería jurídica para actuar en el proceso de la referencia al doctor Juan Carlos Expósito Vélez, como apoderado judicial de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado - ANDJE, en los términos del poder a él conferido visible en el folio 1395 a 1396 vlto. del cuaderno principal del expediente.

10°) En atención al memorial presentado personalmente por los doctores Yilena Nathaly Caro Melo (apoderada judicial principal) y Carlos Andrés

Vargas Vargas (Apoderado judicial sustituto), mediante el cual renuncian al poder a él conferido, se tiene que, dicha manifestación se ajusta a derecho, por lo cual será **aceptada** la renuncia mencionada.

En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 del Código General del Proceso, por Secretaría, por el medio más expedito, **póngase** en conocimiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y del Fondo Único de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la renuncia aceptada, con la advertencia de que ésta surte efecto cinco (5) días después de presentado el memorial de renuncia acompañado de la comunicación enviada al poderdante.

11°) Reconócese personería jurídica para actuar en el proceso de la referencia al doctor Carlos Yamid Mustafá Duran, como apoderado judicial de la Procuraduría General de la Nación, en los términos del poder a él conferido, allegado al expediente.

12°) En firme esta providencia **archívese** el expediente, con las respectivas constancias previas de Secretaría.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Discutido y aprobado en sesión de Sala de la fecha. Acta No.

OSCAR ARMANDO DIMATÉ CÁRDENAS

Magistrado

Firmado Electrónicamente

CÉSAR GIOVANNI CHAPARRO RINCÓN

Magistrado

Firmado Electrónicamente

MOISÉS RODRÍGO MAZABEL PINZÓN

Magistrado

Firmado Electrónicamente

Constancia. La presente providencia fue firmada electrónicamente por los Magistrados integrantes de la Sala de Decisión de la Subsección B de la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca en la plataforma SAMAI, en consecuencia, se garantiza la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de conformidad con el artículo 186 de CPACA.