

ANÁLISIS JURÍDICO EN MATERIA LABORAL DE PLATAFORMAS INFORMALES DE TRANSPORTE EN COLOMBIA DE 2016 A 2023.

Sebastián Ballesteros Mejía*

Geimy Francisca Benjumea Ramírez*

Maira Alejandra Muñoz Hernández*

RESUMEN

En el presente artículo se pretende hacer una descripción del estudio de las plataformas informales de transporte en Colombia, analizando sus beneficios y la importancia de regularizarlas. En este sentido, se aborda el papel de estas plataformas en la economía del país, y cómo han sido una alternativa para muchas personas que no cuentan con empleos formales o sufren de exclusión financiera. Por lo tanto, la regulación de estas plataformas se presenta como una necesidad para garantizar un ambiente de competencia justo, proteger los derechos de los usuarios y mejorar la calidad y seguridad de los servicios. Se hace énfasis en la necesidad de establecer un marco normativo que regule estas plataformas, ya que su operación en la informalidad ha generado una serie de problemas relacionados con la seguridad, la competencia desleal y la falta de protección para los usuarios. En este sentido, se argumenta que la regulación de estas plataformas permitiría mejorar su calidad y seguridad, proteger los derechos de los usuarios y brindar un ambiente de competencia justo para todos los actores del mercado del transporte.

Palabras claves: plataformas informales, condiciones de trabajo, empleo, economía, competencia desleal, subordinación, aplicaciones.

1

¹ Artículo de revisión bibliográfica para optar por el título de abogado en la Universidad Católica Luis Amigó. Asesor metodológico y temático: Héctor Leonel Aristizábal Marín. Correos: Sebastian.ballesterosme@amigo.edu.co; Geimy.benjumeara@amigo.edu.co; Maira.munozhe@amigo.edu.co.

ABSTRACT

This article aims to make a description of the study of informal transport platforms in Colombia, analyzing their benefits and the importance of regularizing them. In this sense, the role of these platforms in the country's economy is addressed, and how they have been an alternative for many people who do not have formal jobs or suffer from financial exclusion. Therefore, the regulation of these platforms is presented as a necessity to guarantee a fair competition environment, protect the rights of users and improve the quality and security of services. Emphasis is placed on the need to establish a regulatory framework that regulates these platforms, since their informal operation has generated a series of problems related to security, unfair competition and the lack of protection for users. In this sense, it is argued that the regulation of these platforms would improve their quality and safety, protect the rights of users and provide a fair competition environment for all players in the transport market.

Keywords: informal platforms, working conditions, employment, economy, unfair competition, subordination, applications.

INTRODUCCIÓN:

Este artículo se pretende hacer una descripción, estudio del comportamiento de las plataformas digitales frente a la regulación colombiana y analizar la clase de protección legal que obtienen las personas que se encuentran laborando en este campo, el surgimiento de las apps como UBER, DIDI, RAPPI, IFOOD, PICAP, entre otras, se convirtieron en una solución eficiente a medida que la economía digital se ha expandido en el país, ha surgido una nueva forma de empleo que plantea importantes desafíos para la regulación laboral existente. En este sentido, el impacto de las plataformas digitales en el mercado laboral ha sido objeto de un intenso debate en los últimos años.

En los últimos 20 años, el rápido y continuo desarrollo de la cibernética y la flexibilidad que brinda el uso de diferentes plataformas digitales ha tenido un gran impacto en la población.

Considerando los intereses de comerciantes y consumidores, Colombia se inclina particularmente a buscar un mercado monopólico en el campo digital, (Bárcena, 2016), La regulación de las plataformas digitales para el transporte informal en Colombia es un tema de gran relevancia y actualidad, dado el importante crecimiento que ha tenido la industria en los últimos 32 años.

Los números de Colombia siguen creciendo y esto genera un número decente de usuarios, lo cual es crítico para el desarrollo tecnológico, para creación y movimiento de algunas de las plataformas virtuales del mundo; Según la investigación de (Mendez, 2020), el 68% de la población total del país serán usuarios activos de internet durante 2020-2021, especialmente utilizando redes sociales como: Facebook, Tik Tok, Instagram y YouTube, es por esto que se tiene en cuenta para este tipo de redes sociales son generadoras de empleo e ingresos; Como resultado, la economía está en transición, y es trabajo de los legisladores encontrar reglas que sean compatibles con ella sin comprometer los derechos y garantías laborales básicas. (Alvino, 2020).

Sin embargo, la regulación laboral de estas plataformas actualmente es limitada y genera preocupaciones sobre la protección de los derechos laborales de los trabajadores que prestan servicios a través de estas plataformas; el uso de plataformas digitales impulsa la productividad, la innovación, la circulación de bienes, servicios y la formalización de negocios. Por lo tanto, en primer lugar, se abordará el tema relacionado con las principales plataformas digitales en Colombia, junto a su regulación jurídica, en segundo lugar, se abordará el tema de las plataformas digitales por medio de un ejercicio de derecho comparado, y finalmente se abordará el tema de la falta de subordinación expresa y el ámbito de protección legal laboral para las personas vinculadas a esta plataforma. Por lo tanto, este trabajo de grado tiene como objetivo principal realizar un análisis profundo del alcance jurídico en materia laboral de las plataformas digitales de transporte informal en Colombia, con el fin de identificar los desafíos y problemáticas existentes en la regulación actual y proponer recomendaciones y propuestas para mejorar la protección de los derechos laborales de los trabajadores que prestan servicios a través de estas plataformas.

Este trabajo de grado es relevante y necesario debido a la importancia que tiene la regulación de las plataformas digitales de transporte informal en el contexto actual de la economía digital en Colombia. Además, este estudio puede contribuir al debate académico y público sobre las implicaciones sociales y jurídicas de la regulación de estas plataformas, y ofrecer herramientas útiles para la formulación de políticas públicas y la toma de decisiones en el ámbito laboral en Colombia. Las plataformas digitales llegaron para quedarse y suman oportunidades laborales, especialmente para los jóvenes; mientras que a las empresas les permiten acceder a una base de trabajadores amplia, flexible y con calificaciones diversas, además de ampliar su base de clientes. El desafío está en fomentar un diálogo constructivo entre autoridades, empleadores y trabajadores para definir regulaciones acordes a esta nueva realidad que mejoren la calidad de vida de la población y la competitividad de la región (Summa, 2021).

METODOLOGIA.

El ejercicio se desarrolló por medio del método cualitativo de investigación, el cual permite abordar la problemática planteada desde un contexto actual, así como analizar los derechos de los trabajadores de las plataformas digitales de transporte ya que estas plataformas son consideradas informales.

Este artículo es de tipo descriptivo exploratorio ya que el interés de este trabajo gira entorno a analizar cuáles son las garantías laborales que puedan tener los trabajadores de las plataformas digitales de transporte, considerando que estos son un grupo poblacional del cual se ha construido poca doctrina con relación a su derecho al trabajo y garantías ya que al ser una problemática reciente del cual la sociedad colombiana no se encontraba preparada para esta nueva modalidad de empleo.

Asimismo, es de suma importancia y necesario que desde el derecho puedan desarrollar soluciones que sean viables y efectivas a la problemática laboral y encontrarle una solución a este trabajo por considerarse aún informal.

1. VENTAJAS Y DESVENTAJAS QUE SE ENCUENTRAN EN PLATAFORMAS DIGITALES

1.1 PRINCIPALES PLATAFORMAS DIGITALES EN COLOMBIA:

1. Rappi: Es una plataforma de entrega a domicilio que ofrece una amplia variedad de servicios, desde comida hasta productos de farmacia y supermercado. (Rappi, 2016)

2. MercadoLibre: Es un mercado en línea que permite a los usuarios comprar y vender una amplia gama de productos, desde artículos electrónicos hasta ropa y accesorios. (Libre, 2022)

3. Domicilios.com: Es una plataforma de entrega de alimentos a domicilio que conecta a los usuarios con restaurantes locales para realizar pedidos en línea. (Colombia I., 2021)

4. Uber: Es una plataforma de transporte que permite a los usuarios solicitar un vehículo con conductor a través de una aplicación móvil. (Uber, 2015)

5. Rappipay: Es una plataforma de transporte y logística que permite a los usuarios solicitar servicios de transporte de carga y mensajería en Colombia. (Rappi, 2023)

6. Cabify: Es una plataforma de transporte similar a Uber, que ofrece servicios de vehículos con conductor en varias ciudades de Colombia. (Miró, 2020)

1.2 VENTAJAS DEL PRESTADOR DE SERVICIOS EN PLATAFORMAS DIGITALES:

El prestador de servicios en plataformas digitales, también conocido como trabajador o proveedor de servicios en línea, puede disfrutar de varias ventajas en comparación con los modelos de trabajo tradicionales. A continuación, mencionaré algunas de las principales ventajas:

1. Mayor visibilidad: Al unirse a una plataforma digital, los prestadores de servicios pueden llegar a una amplia base de clientes potenciales, lo que les permite aumentar su visibilidad en línea y tener acceso a un mercado más amplio. (Corrales, 2020)

2. Mayor conveniencia: Las plataformas digitales ofrecen una forma cómoda y sencilla de conectarse con los clientes y gestionar los servicios a través de aplicaciones o plataformas en línea, lo que puede ahorrar tiempo y esfuerzo en comparación con los métodos tradicionales de búsqueda de clientes.

3. Mayor flexibilidad: Ser parte de una plataforma digital permite a los prestadores de servicios tener mayor flexibilidad en términos de horarios de trabajo y gestión de su propio negocio, lo que les permite adaptarse a sus propias necesidades y preferencias. (Portafolio, 2021).

4. Baja barrera de entrada: En comparación con los modelos tradicionales de empleo, el acceso a las plataformas digitales como prestador de servicios suele tener una barrera de entrada baja. Por lo general, solo se requiere un registro en la plataforma y cumplir con ciertos requisitos mínimos. Esto permite que más personas puedan comenzar a trabajar rápidamente y poner en práctica sus habilidades y conocimientos. (Diario Criterio, 2022).

1.3 DESVENTAJAS DEL PRESTADOR DE SERVICIOS EN PLATAFORMAS DIGITALES:

1. Comisiones y tarifas: Las plataformas digitales suelen cobrar comisiones y tarifas por el uso de sus servicios, lo que puede afectar los ingresos del prestador de servicios y reducir su margen de beneficio. (Fuentes, 2022)

2. Competencia y saturación del mercado: Las plataformas digitales pueden estar saturadas de prestadores de servicios, lo que puede generar una competencia feroz y dificultar la diferenciación y destacar en el mercado. (Barona, 2022)

3. Dependencia de la plataforma: Los prestadores de servicios que dependen exclusivamente de una plataforma digital pueden tener limitaciones en términos de autonomía y control sobre su negocio, ya que están sujetos a las políticas y reglas de la plataforma. (Barona, 2022)

4. Falta de contacto directo con los clientes: Al operar a través de una plataforma digital, los prestadores de servicios pueden tener una comunicación limitada con sus clientes, lo que puede dificultar la construcción de relaciones a largo plazo y la fidelización de clientes.

5. Dificultad para diferenciarse: En una plataforma digital, puede ser difícil para los proveedores de servicios diferenciarse de sus competidores. La falta de interacción personal y la limitación de las opciones de personalización pueden dificultar la construcción de una ventaja competitiva basada en características únicas.

Es importante tener en cuenta que los beneficios y debilidades pueden variar según la plataforma digital y el tipo de servicio ofrecido. Es fundamental que los prestadores de servicios investiguen y comprendan completamente los términos y condiciones de la plataforma antes de unirse, y evalúen cuidadosamente si es la opción adecuada para su negocio.

Las plataformas informales para prestadores y usuarios pueden tener varios beneficios laborales, tanto para los prestadores de servicios como para los usuarios. Algunos de los beneficios laborales de las plataformas informales son:

1. Flexibilidad laboral: Las plataformas informales suelen ofrecer flexibilidad laboral a los prestadores de servicios, lo que les permite trabajar en horarios que se adapten a sus necesidades personales. Esto puede ser especialmente beneficioso para aquellos que buscan un trabajo adicional o que necesitan acomodar su trabajo con otras responsabilidades, como el cuidado de niños o adultos mayores. (El tiempo, 2019)

2. Oportunidades de ingresos adicionales: Las plataformas informales pueden ofrecer oportunidades de ingresos adicionales a aquellos que buscan aumentar sus ingresos

o complementar su salario. Esto puede ser especialmente útil en situaciones donde el trabajo formal no es suficiente para cubrir las necesidades económicas. (El tiempo, 2019)

3. Acceso a un mercado amplio: Las plataformas informales pueden conectar a los prestadores de servicios con un mercado amplio de usuarios, lo que les permite llegar a más clientes potenciales y aumentar sus oportunidades de negocio. Esto puede ser especialmente beneficioso para aquellos que no tienen los recursos o la red de contactos para llegar a un mercado amplio de manera independiente. (Portafolio, 2021)

4. Autonomía y control: Las plataformas informales a menudo permiten a los prestadores de servicios tener más autonomía y control sobre su trabajo. Pueden establecer sus propios precios, decidir cuándo y dónde trabajar, y gestionar sus propias operaciones comerciales. Esto puede ser atractivo para aquellos que valoran la independencia en su trabajo. (Fuentes, 2022)

5. Simplificación administrativa: Algunas plataformas informales pueden ofrecer servicios administrativos simplificados, como el procesamiento de pagos y la gestión de facturas, lo que puede ahorrar tiempo y esfuerzo a los prestadores de servicios. Esto puede ser especialmente beneficioso para aquellos que no tienen experiencia en la gestión empresarial o que prefieren dedicar más tiempo a su trabajo principal. (criterio, 2023)

Es importante tener en cuenta que las plataformas informales también pueden tener desventajas y desafíos laborales, como la falta de protecciones laborales, la inestabilidad en los ingresos y la falta de acceso a beneficios tradicionales como seguro de salud o jubilación. (Canal Institucional, 2021). Por lo tanto, es fundamental investigar y comprender completamente las implicaciones laborales de trabajar en plataformas informales antes de involucrarse en ellas.

1.4 EXISTEN VARIAS RAZONES POR LAS CUALES LAS PLATAFORMAS DIGITALES, COMO APLICACIONES O SITIOS WEB, DEBERÍAN SER LEGALES:

Libertad de expresión: Las plataformas digitales permiten a las personas expresar sus ideas, opiniones y compartir información de manera rápida y accesible. La legalidad de estas plataformas garantiza la protección de la libertad de expresión, un derecho fundamental en muchas sociedades democráticas. (El tiempo, 2019)

En el contexto de las plataformas informales de transporte, la libertad de expresión se refiere a la capacidad de los conductores y pasajeros de expresar sus opiniones, ideas y creencias libremente sin temor a represalias o censura.

En algunos casos, las plataformas informales de transporte han sido objeto de controversia en relación con la libertad de expresión. Por ejemplo, algunas plataformas han sido criticadas por censurar o bloquear a conductores o pasajeros que expresan opiniones políticas o sociales en línea. En otros casos, los conductores o pasajeros han sido penalizados por expresar opiniones que van en contra de las políticas de la plataforma

Acceso a la información: Las plataformas digitales proporcionan acceso a una gran cantidad de información, lo que permite a las personas aprender, informarse y educarse en una amplia gama de temas. La legalidad de estas plataformas asegura que la información sea confiable y esté sujeta a regulaciones para prevenir la difusión de contenido engañoso o dañino. (Portafolio, 2021)

Oportunidades económicas: Las plataformas digitales han creado nuevas oportunidades económicas, tanto para individuos como para empresas, al facilitar el comercio electrónico, la publicidad en línea, el trabajo independiente y la innovación tecnológica. La legalidad de estas plataformas promueve un entorno empresarial transparente y regido por reglas justas. (Portafolio, 2022)

Uber es una plataforma tecnológica que ofrece servicios de transporte y entrega de alimentos en más de 900 ciudades en todo el mundo. La compañía ha generado una gran cantidad de oportunidades económicas tanto para los conductores y repartidores como para los usuarios.

Para los conductores, Uber ofrece una oportunidad flexible de ganar dinero. Los conductores pueden elegir cuándo y cuánto tiempo quieren trabajar, lo que les permite tener un horario de trabajo que se adapte a sus necesidades. (GALEANO, 2022)

Además, Uber ofrece incentivos y bonos a los conductores que cumplen ciertos objetivos de viaje y servicio al cliente.

Conectividad y participación social: Las plataformas digitales permiten la conectividad y la participación social en línea, lo que facilita la colaboración, la creación de comunidades y el activismo social. La legalidad de estas plataformas garantiza que las personas puedan participar en el espacio digital sin restricciones injustas. (criterio, 2023)

La conectividad es esencial para participar en plataformas informales y para aprovechar al máximo sus funciones, la participación social en plataformas informales se refiere a la capacidad de las personas para interactuar y participar en actividades sociales en línea. (MÉNDEZ, 2020) Las personas pueden unirse a grupos y comunidades en línea, compartir información y recursos, participar en discusiones y debates y colaborar en proyectos en línea. La participación social en plataformas informales también puede incluir la creación de contenido, como publicaciones en blogs y videos en YouTube.

Innovación tecnológica: Las plataformas digitales impulsan la innovación tecnológica, lo que conduce a avances en la forma en que las personas se comunican, trabajan, acceden a servicios y resuelven problemas. La legalidad de estas plataformas fomenta un ambiente propicio para la innovación y la competencia justa entre empresas. (Portafolio, 2022)

Beneficio para la economía: Las plataformas digitales generan empleo, promueven la competitividad económica y contribuyen al crecimiento económico en general. La legalidad de estas plataformas permite que estas actividades económicas se desarrollen de manera regulada y contribuyan al desarrollo económico y social. (Portafolio, 2021)

Sin embargo, es importante tener en cuenta que la legalidad de las plataformas digitales también debe estar sujeta a regulaciones adecuadas para abordar cuestiones como la privacidad, la seguridad de los datos, la protección del consumidor y la prevención de la difusión de contenido ilegal o perjudicial. Es fundamental encontrar un equilibrio entre la legalidad de las plataformas digitales y la protección de los derechos y la seguridad de los usuarios y la sociedad en general.

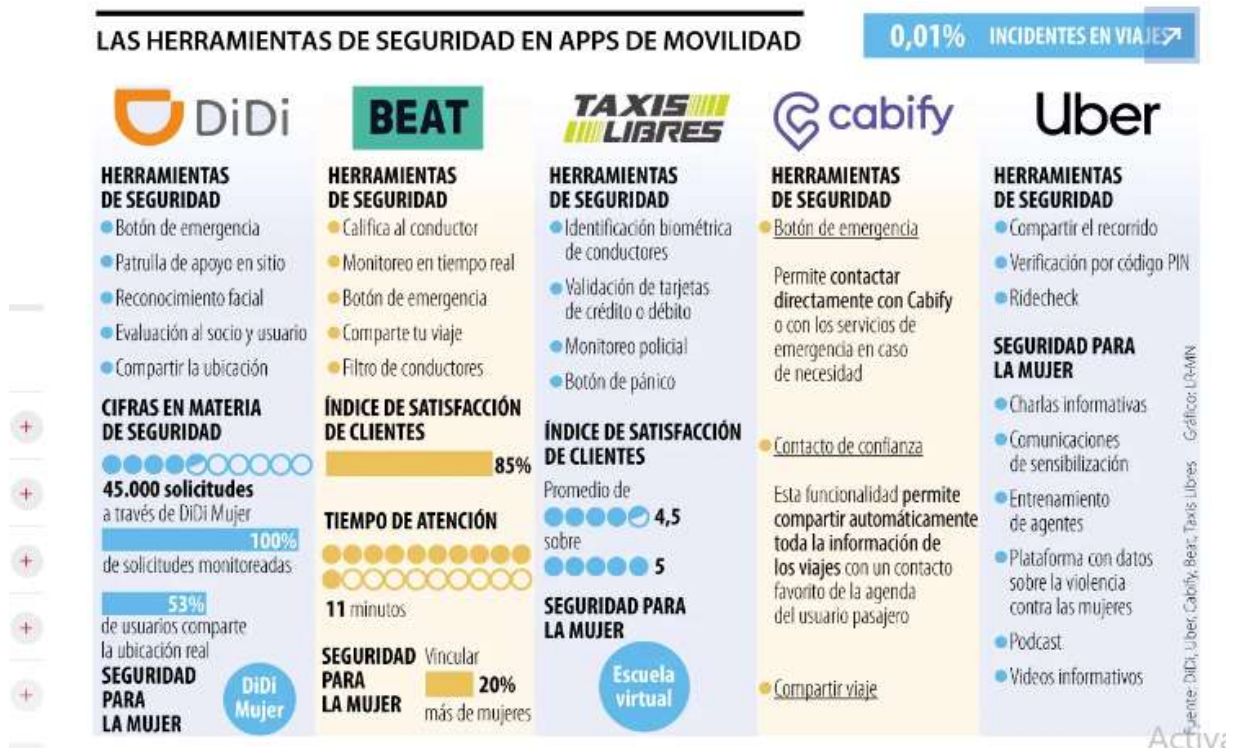


Ilustración 1 (La República, 2022)

“Me gustan la innovación y la tecnología. Las plataformas digitales que tienen una geolocalización y que se relacionan con la prestación de un servicio público de transporte deben ser reguladas con el Ministerio de Transporte” (Valora Analitik, 2023).

Esto implica adoptar políticas y medidas concretas que promuevan un entorno laboral justo, seguro y equitativo para todos. Es necesario establecer normativas laborales robustas que garanticen salarios dignos, horarios razonables, descanso adecuado y condiciones laborales saludables; Además, es esencial fortalecer la protección social, brindando acceso a la seguridad social, atención médica, seguro de desempleo y pensiones adecuadas.

Asimismo, se deben proteger y fomentar la libertad sindical, permitiendo a los trabajadores organizarse y negociar colectivamente en defensa de sus derechos e intereses. (Valora Analitik, 2023). La participación activa de los sindicatos y la promoción del diálogo social son pilares fundamentales para construir relaciones laborales sólidas y colaborativas.

En materia de incidentes, las plataformas en Colombia presentan un promedio de 0,01% por cada millón de viajes, porcentaje que es resultado de la inversión en recursos tecnológicos que cada aplicación implementa. (La República, 2022). En Colombia, a raíz del impacto que tuvo la tecnología y como esto daría un impulso tan grande al desempleo, nace un concepto conocido como un trabajador freelance, también conocido como trabajador autónomo o contratista independiente, es una persona que realiza trabajos o servicios para otros bajo su propio nombre o marca, sin estar vinculado laboralmente a una empresa o empleador específico.

El trabajador freelance es responsable de gestionar su propio negocio y de llevar a cabo los trabajos o servicios contratados de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en los contratos o acuerdos., en definitiva, el compromiso con el mejoramiento de estas áreas no solo beneficia a los trabajadores, sino que también contribuye a un desarrollo económico sostenible y a la construcción de sociedades más justas y equitativas.

El trabajo freelance puede abarcar una amplia variedad de áreas y profesiones, como diseño gráfico, redacción, programación, consultoría, traducción, marketing digital, fotografía, entre otros. Los trabajadores freelance suelen ofrecer sus servicios a múltiples clientes y tienen la flexibilidad de establecer sus propios horarios, tarifas y condiciones de trabajo. (criterio, 2023)

Es importante tener en cuenta que, aunque los trabajadores freelance disfrutan de cierta autonomía y flexibilidad en su trabajo, también son responsables de cumplir con las obligaciones fiscales, legales y contractuales que implica ser un trabajador independiente.

1.5. Podemos evidenciar aquí hay un paralelo entre las características de un contratante y las características de un contrato freelance para que este sea legal:

| CONTRATANTE: | FREELANCE |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1. Capacidad legal: Un contratante legalmente válido debe ser una persona física o jurídica que tenga la capacidad legal para celebrar un contrato. Esto implica que deben tener la edad legalmente requerida y estar mentalmente competentes para entender los términos y condiciones del contrato.</p> | <p>1. Consentimiento mutuo: Un contrato freelance legal requiere el consentimiento mutuo de ambas partes involucradas. Esto significa que tanto el contratante como el contratista freelance deben estar de acuerdo con los términos y condiciones del contrato y deben expresar su consentimiento de manera clara y voluntaria.</p> |
| <p>2. Intención de crear un contrato legal: Un contratante debe tener la intención de crear un contrato legalmente vinculante. Esto implica que ambas partes deben estar de acuerdo en que están celebrando un contrato con la intención de cumplir</p> | <p>2. Oferta y aceptación: Un contrato freelance legal requiere una oferta válida por parte del contratante y una aceptación clara y voluntaria por parte del contratista freelance. Esto significa que el contratante debe hacer una oferta con términos y condiciones específicos, y el contratista freelance debe</p> |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| con sus obligaciones y derechos establecidos en el contrato. | aceptarla tal y como se presenta, sin modificar los términos y condiciones de manera sustancial. |
| 3. Consideración: Un contratante debe ofrecer una consideración válida para que un contrato sea legal. Esto implica que debe haber un intercambio de valor entre ambas partes, como el pago de una tarifa o una compensación acordada, para que el contrato sea vinculante. | 3. Términos y condiciones claros: Un contrato freelance legal debe tener términos y condiciones claros y específicos que establezcan las obligaciones y derechos de ambas partes. Esto incluye detalles sobre el alcance del trabajo, el plazo de entrega, el pago acordado, y cualquier otra cláusula relevante para el proyecto o servicio contratado. |
| 4. Capacitación y experiencia: Un contratante debe tener la capacitación y experiencia necesarias para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato. Esto implica que deben tener el conocimiento y habilidades adecuadas para llevar a cabo el trabajo o servicio contratado. | 4. Independencia del contratista: Un contrato freelance legal debe establecer claramente que el contratista es un contratista independiente y no un empleado del contratante. Esto implica que el contratista tiene la libertad de organizar su propio trabajo, establecer sus propios horarios y utilizar sus propias herramientas y recursos para completar el trabajo contratado. |

Fuente: Elaboración propia, con base a (dyadigital, 2020)- (Semana, 27/5/2022)

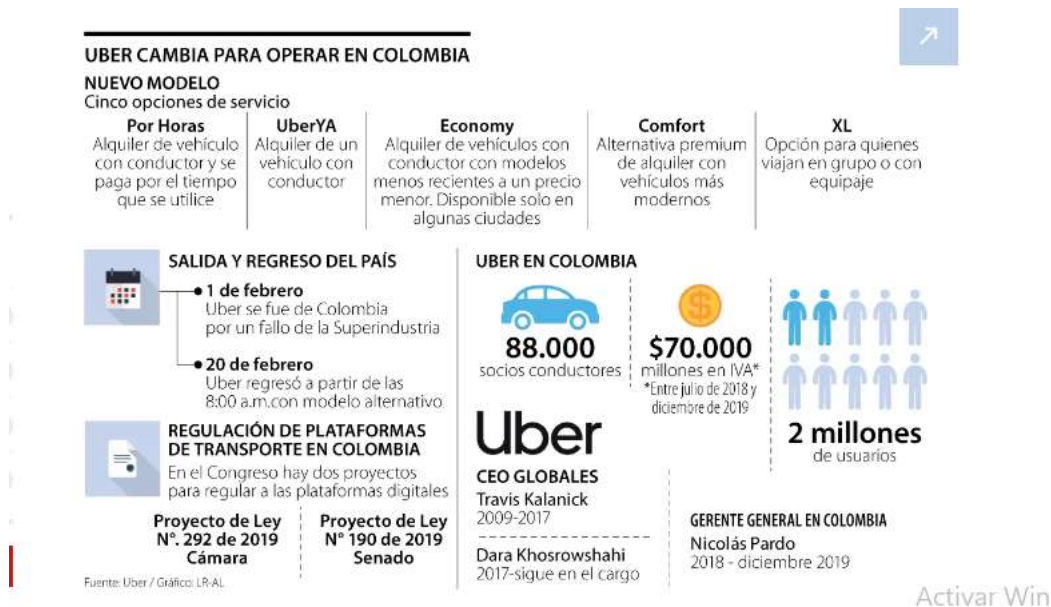
1.5 COMPETENCIA DESLEAL:

Definición, normatividad relevante y economía colaborativa:

Es necesario definir la competencia desleal en Colombia para analizar si Uber, Cabify, Rappi, Rappipay, Indriver y Didi se ajustan a esta descripción, la primera definición que constituye este acto se encuentra en el artículo 10, inciso 2, del Convenio de París ratificado por la Ley colombiana No. 178 de 1994. La cláusula dice:

Se considera que constituye competencia desleal todo acto o hecho que se realice en el mercado con fines de competencia, cuando resulte contrario a las sanas costumbres mercantiles, al principio de la buena fe comercial, a los usos honestos en materia industrial o comercial, o bien cuando esté encaminado a afectar o afecte la libertad de decisión del comprador o consumidor, o el funcionamiento de la competencia del mercado. (República C. D., Diario Oficial No.41.656, 1994)

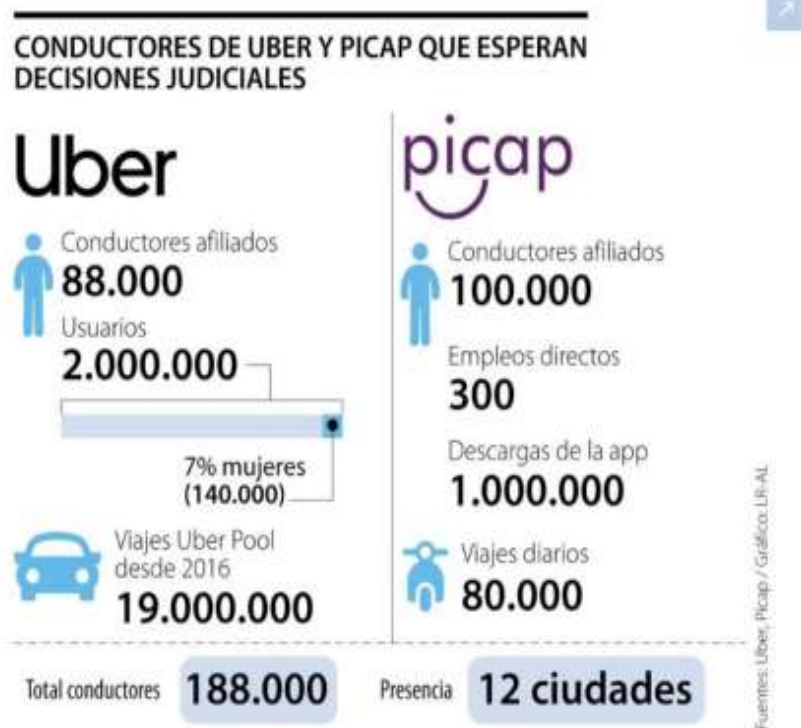
Teniendo en cuenta la informalidad del servicio, las plataformas digitales siguen prestando su servicio y este a medida del tiempo ha crecido considerablemente a la fecha Uber cuenta con más de 80.000 socios, y para febrero de 2020 cambió su sistema de operación en los cuales se encuentra la opción de alquiler de vehículos, el alquiler por horas, así como la relación entre el conductor, el usuario y la aplicación. (ELEJALDE, 2020).



(ELEJALDE, 2020)

Ilustración 2

La Supertransporte ordenó la toma de control de Picap y convocó a la firma a un proceso de liquidación ante la SuperSociedades porque utiliza tecnología “con el fin de prestar servicio de transporte público en vehículos no homologados para ello (entre los que se encuentran las motocicletas), lo que corresponde a una actividad ilegal y sobre todo insegura para los usuarios, Por su parte la empresa Picap cuenta con más de 100.000 conductores afiliados, otorgando más de 300 empleados directos, y más de 80.000 viajes diarios. (AMAYA, 2019).



(AMAYA, 2019) Ilustración 3

2.0 PRINCIPIOS Y NORMAS DEL DERECHO LABORAL EN COLOMBIA

2.1. ELEMENTOS ESENCIALES PARA LA EXISTENCIA DEL CONTRATO DE TRABAJO.

Para que exista un contrato de trabajo primeramente debemos analizar cuáles son los requisitos esenciales para la existencia del mismo 1. La actividad personal del trabajador, es decir, que esta debe ser realizada por sí mismo; 2. la continuada subordinación o dependencia del trabajador respecto del empleador; pues es esta característica la que faculta a este último para exigirle el cumplimiento de las órdenes impuestas en cualquier momento, a su vez también permite en cuanto al modo, tiempo o cantidad de trabajo, imponerle reglamentos los cuales deben perdurar en la duración del contrato; 3. Un salario como retribución del servicio. (Ley 50 de 1990, s.f.)

Posteriormente, al análisis de los requisitos esenciales se determina la aplicabilidad de estos elementos al caso en concreto. Se puede inferir entonces que, si bien existe una prestación personal de la actividad, la cual es ejecutada por el conductor al transportar a los pasajeros a su destino y después obtener una remuneración por la prestación de un servicio, el segundo elemento no se configura, ya que no existe una subordinación, toda vez que el conductor evidentemente trabaja de forma privada e independiente, donde, a pesar de que el usuario al solicitar un servicio acepta los términos y condiciones de un contrato de arrendamiento con el conductor; en la cláusula cuarta de dicho contrato profiere lo siguiente:

SERVICIO DE CONDUCTOR: además de la entrega del vehículo, las partes acuerdan que el arrendamiento del vehículo incluirá un conductor.... El conductor recibirá instrucciones únicamente por parte del arrendatario, quien será el único con control de operación y desplazamiento del vehículo. (Colombia, D., 2021).

En esta cláusula, si bien da a entender como si existiera una subordinación, la condición segunda de los requisitos no se cumple porque la actividad prestada es de manera temporal; por lo cual puede evidenciar que no es un contrato de trabajo como tal, sino que se enmarcaría en la configuración de un contrato por prestación de servicios, este tipo de contrato consiste en que una persona contrata a otra para que desarrolle alguna labor, tarea o preste un servicio a cambio de un precio. Quien presta el servicio lo hace de manera independiente, es decir, no es un empleado o trabajador dependiente de quien paga por el servicio. Por lo cual es de plena responsabilidad del conductor pagar su seguridad social y las prestaciones sociales exigidos por ley. (gerencie.com, 2022)

2.2. PRINCIPIOS RECTORES DEL DERECHO LABORAL.

En Colombia existen una serie de principios del derecho laboral que se enmarcan en el caso objeto de estudio, estos principios contienen ciertas garantías en favor del trabajador como lo es el principio de igualdad de oportunidades para los trabajadores, ya que este principio hace referencia a “trabajo igual, salario igual” lo cual se enfoca hacia la raza, el sexo, ideología, entre otros (Granados, 2018).

Este principio se ajustaría en esta situación a la polémica que se debate en el congreso acerca de la legalización de dichas plataformas, el legislador debería de considerar que estas plataformas tecnológicas de transporte son generadoras de empleo, estadísticamente está demostrado que desde el año “2019 había en Colombia 180.000 trabajadores relacionados con plataformas digitales, de los cuales 140.000 estaban en el sector de movilidad y 40.000 en el área de domicilios y mensajería. Ya en 2020, la cifra aumentó hasta los 195.000, de los cuales de transporte fueron 120.000 y de otros sectores fueron 75.000. (Semana, 2021)

Así pues, esta tendencia de generación de ingresos se convirtió en la fuente económica de muchos de los colombianos que ejercen este oficio, sin embargo, hay que recalcar que al ser un trabajo informal no siempre es una situación positiva, ya que estas personas que generan dinero allí no suelen estar protegidos por la seguridad social y tampoco ahorran para su pensión. (Semana, 2021)

Ante esta situación, se han generado ciertas polémicas que desencadenan en una presión por parte del estado que al delegar a sus agentes de tránsito a inmovilizar los vehículos de las personas que ejercen esta actividad, logran impedir a estas personas su derecho al trabajo violentando el artículo 25 de la Constitución Política de Colombia la cual dispone lo siguiente: *“El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”*. (Constitución Política de Colombia, Artículo 25).

El siguiente principio es la primacía de la realidad sobre las formas para la Corte Constitucional, mediante (Constitucional, 2011), consiste en *“las formas sobre las cuales implica la garantía de los derechos de los trabajadores más allá de las condiciones que formalmente se hayan pactado”*. este principio contempla el reconocimiento de la existencia de una relación laboral, según lo expresado en el subtítulo, la notoriedad de la existencia de un contrato, aunque este sea de manera temporal y, por tanto, de este se derivan unas garantías correspondientes al trabajador.

El análisis del alcance jurídico en materia laboral de las plataformas digitales de transporte informal en Colombia implica una revisión detallada de la estructura legislativa aplicable a este sector (Zapata Pérez, 2020). En este sentido, se pueden identificar diferentes normativas que regulan aspectos específicos de la relación laboral entre los trabajadores y las plataformas digitales. A continuación, se realiza un análisis de la estructura legislativa con base en la pirámide de Kelsen.

La Constitución política de Colombia llega a nombrarnos la importancia del derecho a la asociación, el cual permite la creación de sindicatos y la defensa de los derechos de los trabajadores. Según la Constitución Política de Colombia, todas las personas tienen derecho a la libre elección de trabajo y a la libre competencia económica, Además, se establece el derecho a la igualdad ante la ley, la protección de los derechos fundamentales y la garantía de una sociedad justa, equitativa y nos reconoce el derecho de los ciudadanos a elegir libremente cómo desplazarse en la ciudad y a ejercer actividades económicas dentro de un marco de libre competencia.

El código sustantivo del trabajo es la norma principal que regula las relaciones laborales en Colombia. El Código Sustantivo del Trabajo (CST) en Colombia establece los derechos y deberes de los empleadores y los trabajadores, así como las disposiciones legales que regulan las relaciones laborales. En cuanto a las aplicaciones digitales informales en Colombia, es importante tener en cuenta las siguientes disposiciones del CST:

En relación con las aplicaciones informales de transporte, como Uber, Cabify y otras plataformas similares, la legislación colombiana ha sido objeto de debate y controversia en los últimos años; En 2016, el Ministerio de Transporte emitió una resolución que prohibía el uso de estas plataformas, alegando que violaban las regulaciones de transporte existentes y ponían en riesgo la seguridad de los pasajeros.

Sin embargo, en 2018 la Corte Constitucional de Colombia declaró que la prohibición de las aplicaciones informales de transporte era inconstitucional, ya que limitaba el derecho de los ciudadanos a elegir cómo desplazarse en la ciudad y afectaba la libre competencia económica.

Aunque las aplicaciones informales de transporte están legalmente permitidas en Colombia, las autoridades siguen trabajando para establecer regulaciones adecuadas que garanticen la seguridad de los pasajeros y los derechos de los conductores; En este sentido, se han implementado medidas como la exigencia de licencias y seguros para los conductores y la creación de plataformas oficiales para regular el servicio de transporte en línea.

2.3. NORMATIVA ESPECIAL EN EL MARCO DEL DERECHO LABORAL.

En la Normativa laboral especial referente a las aplicaciones informales de transporte, además del Código Sustantivo del Trabajo, precisan normas especiales que regulan aspectos específicos de la relación laboral entre los trabajadores y las plataformas digitales, las cuales ayudan a llenar vacíos normativos existentes en el código.

A considerar el Congreso de Colombia que regula el contrato de trabajo y establece las normas mínimas que deben cumplirse en relación con los derechos laborales de los trabajadores, donde se disponen temas en materia de contratación, jornada de trabajo, descansos remunerados, remuneración, seguridad social y terminación del contrato. (CONGRESO DE LA REPUBLICA, Ley 50 de 1990, 1990)

En el caso de las aplicaciones informales de transporte, como Uber, Cabify, DIDI, entre otras plataformas, sin embargo, se ha evidenciado una controversia en cuanto a la relación laboral entre la empresa y los conductores. Las empresas han argumentado que los conductores son trabajadores independientes, no empleados, por lo tanto, no están cubiertos por las protecciones laborales de la Ley 50. (espectador, 2021).

La Ley 100 de 1993 regula el régimen de seguridad social en Colombia y establece la obligación de los trabajadores independientes de afiliarse al sistema de seguridad social, incluyendo a los conductores que prestan servicios mediante plataformas digitales; esto incluye las empresas que ofrecen servicios de transporte en línea, como Uber, Cabify y otras plataformas similares. Además, establece que todas las empresas deben estar afiliadas al sistema de seguridad social en salud y aportar a los fondos de pensiones y cesantías de sus trabajadores. (Congreso De La República De Colombia, 1993)

Esto significa que las empresas de aplicaciones informales de transporte deben garantizar que sus conductores tengan acceso a la seguridad social y al sistema de pensiones; En cuanto a los

usuarios, la Ley 100 de 1993 establece que todos los ciudadanos tienen derecho a recibir servicios de salud de calidad y a ser protegidos contra riesgos sanitarios. Esto implica que las empresas de aplicaciones informales de transporte deben garantizar que sus vehículos y conductores cumplan con los requisitos de seguridad y calidad establecidos por las autoridades competentes.

2.4. NORMATIVA REGULADORA DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES:

El Decreto 1079 de 2015, también conocido como Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establece en su Título IV, Capítulo III, Sección 2, una serie de regulaciones para los servicios de transporte individual de pasajeros prestados mediante plataformas tecnológicas.

En primer lugar, el decreto establece que los prestadores de servicios de transporte individual de pasajeros mediante plataformas tecnológicas deben obtener una autorización especial de la autoridad de transporte correspondiente, la cual deberá verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa aplicable.

Asimismo, se establecen requisitos específicos para los vehículos que presten este tipo de servicios, tales como la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil y de cumplir con los estándares técnicos y de seguridad vial exigidos por la autoridad de transporte.

Como el Decreto 1079 de 2015 establece regulaciones específicas para los servicios de transporte individual de pasajeros prestados mediante plataformas tecnológicas en Colombia, en cuanto a la obtención de una autorización especial, cumplimiento de normas de seguridad vial y medio ambiente, protección a los usuarios, implementación de medidas de seguridad y sanciones por incumplimiento, Sin embargo, la relación laboral entre las empresas de transporte en línea y los conductores que prestan sus servicios a través de estas plataformas sigue siendo objeto de debate y controversia.

El Decreto 2297 de 2015: “Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo” (Congreso De La República De Colombia, 2011).

En este decreto el Estado deja en evidencia la planeación, control y vigilancia de conformidad con la obligación que tiene como Estado de brindar seguridad y protección a los usuarios que hacen uso de las plataformas digitales de transporte, también mencionan las clasificaciones de los vehículos prestadores de dichos servicios teniendo una atención más oportuna y eficiente.

La Resolución 2163 del 27 de mayo de 2016, reglamenta el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el orden 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 regulación era muy importante, ya que establecía el marco normativo para las aplicaciones electrónicas de transporte en el país y las empresas debían cumplir con estas regulaciones si deseaban seguir operando. Los taxistas estaban contentos con las regulaciones, ya que se consideraba que mejoraban la seguridad, comodidad y atención al cliente. Por otro lado, Uber estaba esperando la radicación de un proyecto de ley en el Congreso que regulara las plataformas electrónicas y evaluaba las implicaciones y oportunidades del Decreto durante los seis meses previos a su implementación.

Sin embargo, la implementación de la Resolución 2163 tuvo problemas, ya que mientras las diferentes empresas de taxi solicitaron la habilitación del Ministerio para ofrecer el servicio de transporte a través de plataformas electrónicas, Uber hizo caso omiso porque consideraba que sus servicios no se clasificaban como transporte público de pasajeros tipo taxi. Además, el Consejo de Estado ordenó una medida cautelar de suspensión provisional de efectos debido a que no se cumplió con el trámite de la abogacía de la competencia previsto en la Ley 1340 de 2009.

3.0 DERECHO COMPARADO

Las posiciones jurisprudenciales que analizaremos a continuación son objetivas Demostrando cómo los países latinoamericanos avanzan en la llegada de la plataforma digitalización, si están reguladas, qué entidad de control las monitorea y qué implicaciones socio-jurídicas tienen La población tiene la misma. Cabe señalar que la plataforma que más analizamos es UBER, cada vez es el pionero de los servicios de transporte público convenientes, y en a nivel mundial es, con mucho, el que tiene más usuarios.

3.1 CHILE

La llegada de las plataformas digitales de transporte en Chile, al igual que en otros países en donde se logró hostilidad entre el gremio taxistas y los conductores de Uber, a la falta de pronunciamiento por entes reguladores se realizaron varias manifestaciones, y paralizaciones para el año 2016; Dicha situación llamo la atención, que las autoridades tomaron que para finales del año 2016 se propuso un proyecto de ley que modificaba la legislación regularizadora del sector transporte en Chile, para incluir dentro del marco jurídico las plataformas digitales. Se dieron bastantes opiniones al respecto, entre los cuales que el proyecto no abarcado los desafíos que tenía regular una plataforma digital, presentando “carencias evidentes del texto, la no determinación del estatus laboral de los conductores, las escasas exigencias de información a los pasajeros sobre aspectos relevantes del servicio y deficiencias relativas al tratamiento de datos” (Ignacio, 2020).

La Ley 21431 entro en vigencia el 01 de septiembre de 2022, la cual establece garantías a los trabajadores de las plataformas tanto dependientes e independientes. También regula el tema de la seguridad social, derecho a formar sindicatos, negociación colectiva, entre otros de los cambios notables en la ley que fue denominada “Ley Uber” es que las plataformas deben tener un

lugar físico, no basta con solo tener la plataforma digital, con el fin de establecer comunicación directa con los trabajadores independientes como los dependientes. (SOCIAL, 2022).

Una vez realizado un análisis del marco normativo y evidenciar la problemática al no existir reglamentación alguna para las plataformas prestadoras del servicio público de transporte y mirar los proyectos de ley presentados, y como otros países han tratado de hallar una solución a la llegada de las plataformas, expondremos algunas situaciones que deberían ser abordadas y así lograr una posible solución para la reglamentación e inclusión dentro de la normativa para las empresas de transporte. (SOCIAL, 2022).

3.2 MÉXICO

La plataforma de Uber fue creada en marzo de 2009 en California, Estados Unidos. En agosto de 2013 la aplicación llega a la Ciudad de México, lo cual desato protestas entre los gremios 20 transportadores, en especial los taxistas, lo cuales se vieron más afectados por la entrada al mercado de las plataformas. En octubre de 2014 y mayo de 2015 se realizaron manifestaciones importantes en la ciudad, que conllevo a cierre de vías y el acceso al Aeropuerto de México. Como consecuencia de una mesa de trabajo en 2015 se lograron los siguientes cambios;

Expedir un decreto que modificó las condiciones del servicio de taxi para mejorar su calidad y (ii) reformar la Sección Octava de la Ley de Movilidad para regular los denominados servicios de transporte privado solicitados a través de plataformas electrónicas (Camilo, 2020).

Sin embargo, esta mesa de trabajo no tomo en cuenta varios aspectos que se buscaban regular, entre ellas:

La regulación de costos para disminuir el uso del automóvil privado; la generación de datos para medir variables de movilidad e información sobre las opciones de transporte; las mejoras y

simplificación administrativa en la regulación de taxis; la revisión del sistema de tarifas de los taxis; el estudio de las condiciones laborales de los conductores de Uber y empresas semejantes; el análisis de las externalidades que generan los medios de transporte; la creación de una carta de derechos para usuarios de taxis; y la mejora de un monitoreo ambiental de los vehículos motorizados. Por tanto, de las 10 recomendaciones generadas en el Debate Digital CDMX únicamente fueron incorporadas 2 de ellas, lo que significa que la regulación final únicamente contiene el 20% de las recomendaciones realizadas por los actores involucrados. (Tejeda, 2016).

Es de anotar que México fue el primer país Latinoamericano el regular las plataformas digitales de transporte de una manera ágil y entendiendo la problemática actual de movilidad que se presentaba en el país.

3.3 AUSTRALIA

El caso de Uber en Australia es interesante porque, como en muchos otros países, la plataforma ha enfrentado una serie de desafíos regulatorios y legales desde su llegada al mercado australiano en 2014. Uno de los principales desafíos que enfrentó Uber en Australia fue la resistencia de los reguladores y de la industria del taxi establecida. Los taxistas australianos protestaron contra Uber argumentando que la plataforma no estaba sujeta a las mismas regulaciones y normas que ellos. También hubo preocupaciones en cuanto a la seguridad de los pasajeros y la falta de seguro de responsabilidad civil de Uber. (MORALES, 2020)

La ratificación por el gobierno de NSW también involucra cambios a la industria de los taxis y autos alquilados. Sin embargo, el servicio de Uber aún no es permitido a todo lo largo del territorio australiano, con algunos estados como Victoria habiendo prohibido por completo la aplicación. Uber ha propuesto un esquema de licencias, con costo de \$150 dólares, que permita a sus conductores ofrecer sus servicios cumpliendo con los requisitos legales. (CPI Blogs, 2016).

En respuesta a estas preocupaciones, las autoridades australianas han tomado medidas para regular y supervisar la plataforma. En algunos estados, como Victoria, se han introducido leyes que obligan a los conductores de Uber a tener licencias especiales y a someterse a controles de antecedentes y exámenes médicos regulares. Además, se han impuesto multas a los conductores que no cumplan con las normas de seguridad y de licencia.

3.4 ARGENTINA

El caso de Uber en Argentina es similar al de muchos otros países, con una serie de desafíos regulatorios y legales desde que la plataforma llegó al mercado argentino en 2016.

Uno de los principales desafíos que enfrentó Uber en Argentina fue la oposición de los taxistas, quienes argumentaron que la plataforma no estaba sujeta a las mismas regulaciones y normas que ellos. Esto llevó a protestas y conflictos violentos en las calles de Buenos Aires y otras ciudades del país.

En respuesta a estas preocupaciones, las autoridades argentinas han tomado medidas para regular y supervisar la plataforma. En 2017, la ciudad de Buenos Aires aprobó una ley que exige a los conductores de Uber obtener una licencia especial y cumplir con ciertas normas de seguridad y calidad de servicio. Además, se estableció un sistema de multas para los conductores que no cumplan con estas normas. (Buenadicha, 2019)

Sin embargo, la regulación de Uber en Argentina ha sido un tema polémico, y la plataforma ha enfrentado una serie de juicios y medidas cautelares que buscan prohibir su operación en el país. En 2019, un tribunal argentino emitió una orden que prohibió a Uber operar en todo el territorio nacional, aunque esta medida fue suspendida poco después.

A pesar de estos desafíos, Uber ha continuado operando en Argentina y ha ampliado su oferta de servicios, incluyendo opciones de viaje compartido y entregas de comida a través de Uber Eats. En general, el caso de Uber en Argentina destaca la necesidad de encontrar un equilibrio entre la innovación y la regulación en el sector de los transportes. La plataforma ha enfrentado una serie de desafíos regulatorios y legales en Argentina, pero ha demostrado su capacidad para adaptarse y ofrecer servicios nuevos y diversificados a los usuarios. (Buenadicha, 2019)

3.5 COREA DEL SUR

Uber se ha convertido en la diana de las autoridades locales de varios países. Tras su prohibición en Berlín y Bruselas, ahora las autoridades de Seúl, en Corea del Norte, han puesto su atención en las críticas de los taxistas y prohibirán el uso de la popular aplicación. (Web Financial Group S.A., 2014).

En respuesta a la situación, Uber realizó algunos cambios en su modelo de negocio en Corea del Sur. En 2016, lanzaron una versión modificada de su servicio llamada "UberX", que solo permitía que los conductores con licencia de taxi ofrecieran viajes a través de la plataforma. Sin embargo, incluso con este cambio, Uber aún enfrentó desafíos legales y continuó siendo objeto de disputas y controversias.

A medida que avanzaba el tiempo, la legislación y las regulaciones se volvieron más estrictas para Uber. En 2019, el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte de Corea del Sur declaró que Uber estaba operando ilegalmente y anunció planes para intensificar la aplicación de las regulaciones existentes.

CONCLUSIONES:

La investigación sobre plataformas informales de transporte en Colombia muestra que estas plataformas han surgido como una alternativa económica y eficiente para los usuarios y conductores, pero también plantean retos importantes en términos de seguridad, regulación y competencia con el sector formal.

A pesar de que las plataformas informales de transporte han sido criticadas por su falta de regulación y de cumplimiento de estándares de seguridad, es importante reconocer su papel en la oferta de servicios de transporte a una población que no puede acceder a servicios formales debido a su alto costo. Sin embargo, para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, es necesario establecer medidas efectivas de regulación y supervisión, incluyendo el registro de conductores y vehículos, el cumplimiento de estándares de seguridad y la responsabilidad por accidentes o daños causados por conductores.

Por lo tanto, es importante que se establezcan medidas efectivas de regulación y supervisión por parte de las autoridades competentes, para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, y que se establezca una competencia justa con el sector formal. Además, se deben explorar opciones para mejorar la calidad de los servicios que se prestan a través de estas plataformas, como la capacitación de los conductores y la mejora de las condiciones laborales. Esto permitirá que estas plataformas contribuyan de manera positiva al mercado laboral y económico en el país.

Por lo tanto, es necesario que las autoridades competentes establezcan medidas efectivas de regulación y supervisión para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, así como una competencia justa con el sector formal. Además, se deben explorar opciones para mejorar la calidad de los servicios que se prestan a través de estas plataformas, como la capacitación de los conductores y la mejora de las condiciones laborales. De esta manera, se podrían obtener mayores beneficios para el mercado laboral y económico en el país.

En conclusión, la implementación de plataformas informales de transporte en Colombia ya es una realidad, y es importante que se establezcan medidas efectivas de regulación y supervisión para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, así como una competencia justa con el sector formal; debido a la naturaleza flexible e independiente de este tipo de trabajo, los conductores pueden enfrentar desafíos en cuanto a la seguridad social y el acceso a beneficios laborales. Al no ser considerados empleados directos de las plataformas, muchos conductores se encuentran excluidos de las protecciones sociales y laborales tradicionales, es por esto que se podría optar por el reconocimiento del vínculo laboral que nos ayudaría a evaluar la relación entre las plataformas y los conductores para determinar si existe una relación de subordinación y dependencia que justifique su consideración como empleados. Esto permitiría aplicar las leyes laborales y protecciones sociales correspondientes.

Esto nos llevará a una clara definición de derechos laborales mínimos, de esta manera establecer una legislación que asegure a los conductores de plataformas, los derechos laborales mínimos, como el acceso a la seguridad social, vacaciones remuneradas, indemnización por despido injustificado y protección contra la discriminación laboral.

En temas cotizaciones a la seguridad social para establecer mecanismos que obliguen a las plataformas y a los conductores a realizar cotizaciones a la seguridad social. Esto garantizaría la afiliación a la salud, pensión y riesgos laborales, brindando protección social a largo plazo.

Tener en cuenta al momento de esta regulación el salario mínimo para los conductores de plataformas en donde refleje las condiciones del mercado y les permita cubrir sus necesidades básicas, considerando los costos asociados al mantenimiento del vehículo y otros gastos relacionados con la actividad.

Será necesario implementar estos mecanismos de fiscalización y supervisión por parte de las autoridades competentes para garantizar el cumplimiento de las regulaciones laborales y de seguridad social. Esto incluye la verificación de las cotizaciones, el pago del salario mínimo y el cumplimiento de las normas establecidas.

Además, se deben explorar opciones para mejorar la calidad de los servicios que se prestan a través de estas plataformas, para que puedan contribuir de manera positiva al mercado laboral y económico en el país. En general, estas plataformas pueden ser una alternativa viable y beneficiosa para muchas personas en Colombia, siempre y cuando se implementen adecuadas medidas de regulación y supervisión.

BIBLIOGRAFÍA

Valora Analitik. (30 de 01 de 2023). *Gobierno habla de proyecto que bloquearía plataformas tipo Uber en Colombia*. Obtenido de Gobierno habla de proyecto que bloquearía plataformas tipo Uber en Colombia: <https://www.valoraanalitik.com/2023/01/30/gobierno-habla-proyecto-que-bloquearia-plataformas-tipo-uber-en-colombia/>

Alvino Thomas, C. (2020). Estadística de la situación digital de 2020-2021. Fondo editorial We Are Social y hootsuite. <https://branch.com.co/marketing-digital/estadisticas-de-la-situacion-digital-de-colombia-en-el-2020-2021/>

AMAYA, J. S. (23 de 12 de 2019). *Las dos plataformas que prestan el servicio de transporte público enfrentan decisiones administrativas en su contra por no contar con permisos para ello*. Obtenido de Las dos plataformas que prestan el servicio de transporte público enfrentan decisiones administrativas en su contra por no contar con permisos para ello: <https://www.larepublica.co/empresas/en-standby-200-000-conductores-de-uber-picap-y-apps-de-ese-tipo-2947294>

UN. CEPAL (2016). La nueva revolución digital. *De la internet del consumo a la internet de la producción*. Editorial CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/38604-la-nueva-revolucion-digital-la-internet-consumo-la-internet-la-produccion>

Barona, G. (11 de 06 de 2022). *Estas son las plataformas de movilidad más seguras por sus herramientas a usuarios*. Obtenido de Estas son las plataformas de movilidad más seguras por sus herramientas a usuarios: <https://www.larepublica.co/empresas/estas-son-las-plataformas-de-movilidad-mas-seguras-por-sus-herramientas-a-usuarios-3381855>

Buenadicha, J. M.-C. (05 de 2019). *Economía de plataformas y empleo: ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?* Obtenido de Economía de plataformas y empleo: ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?: file:///C:/Users/316A%20%2012/Downloads/Econom%3%ADa_de_plataformas_y_empleo_C%3%B3mo_es_trabajar_para_una_app_en_Argentina.pdf

Camilo, G. B. (2020). *Plataformas electrónicas de transporte: Entre la anomalía legislativa*. Obtenido de Plataformas electrónicas de transporte: Entre la anomalía legislativa.: <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/a19e1fa5-8583-4f09-a933-d472e6cbdeef/content>

Canal Institucional. (25 de 03 de 2021). *¿Cuáles serían los beneficios de regularizar las plataformas de transporte?* Obtenido de ¿Cuáles serían los beneficios de regularizar las plataformas de transporte?: <https://www.canalinstitucional.tv/beneficios-regularizar-plataformas-transporte-colombia#:~:text=Otro%20de%20los%20puntos%20importantes,verse%20expuestos%20a%20un%20ret%C3%A9n>.

Congreso de la República de Colombia (1991). *Constitución Política de Colombia. Garantizar la efectividad de los Principios, Derechos y Deberes. Artículo 53*. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Colombia, D. (24 de 01 de 2021). *CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR*. Obtenido de CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR: <https://web.didiglobal.com/co/legal/contrato-arrendamiento-vehiculo-con-conductor/>

Ministerios del Trabajo. (1990). *LEY 50 DE 1990*. Regular la relación entre empleador y trabajador <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=281>

Colombia, I. (3 de 11 de 2021). *Domicilios.com: la app de domicilios pionera en Colombia*. Obtenido de Domicilios.com: la app de domicilios pionera en Colombia.: <https://www.institucionalcolombia.com/gastromarketing/estrategias/domicilios-la-app-pionera-en-colombia/#:~:text=Domicilios.com%20es%20una%20App,se%20acomode%20a%20su%20economun%20ret%C3%A9n>.

Congreso de la República de Colombia (1991). Constitución Política de Colombia. Garantizar la efectividad de los Principios, Derechos y Deberes. Artículo 25. http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Corte Constitucional de Colombia. Sala Séptima de revisión de tutelas (2011). *Sentencia T-287. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub*. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/T-287-11.htm>

Corrales, J. A. (22 de 04 de 2020). *8 estrategias para impulsar la visibilidad digital de tu empresa en el 2022*. Obtenido de 8 estrategias para impulsar la visibilidad digital de tu empresa en el 2022: <https://rockcontent.com/es/blog/visibilidad-digital/>

CPI Blogs. (04 de 01 de 2016). *Australia: Oficialmente, Uber es legal*. Obtenido de Australia: Oficialmente, Uber es legal: <https://www.competitionpolicyinternational.com/australia-oficialmente-uber-es-legal/>

criterio, D. (03 de 02 de 2023). *Los caminos para regular las plataformas de transporte en Colombia*. Obtenido de Los caminos para regular las plataformas de transporte en Colombia: <https://diariocriterio.com/como-regular-plataformas-de-transporte-colombia/>

Diario Criterio. (02 de 03 de 2022). *Los caminos para regular las plataformas de transporte en Colombia*. Obtenido de <https://diariocriterio.com/como-regular-plataformas-de-transporte-colombia/>

dyadigital. (2017). Pros y contras de hacer un contrato freelance. <https://dyadigital.com/contrato-freelance-ventajas-desventajas/>

El Espectador. (20 de octubre de 2021). Trabajadores de plataformas digitales: ¿empleados o contratistas independientes?. <https://www.elespectador.com/colombia/trabajadores-de-plataformas-digitales-empleados-o-contratistas-independientes/>

El tiempo. (13 de 07 de 2019). *Lo bueno y lo malo de las plataformas digitales para la movilidad*. Obtenido de Lo bueno y lo malo de las plataformas digitales para la movilidad: <https://www.eltiempo.com/bogota/lo-bueno-y-lo-malo-de-las-aplicaciones-para-la-movilidad-388028>

ELEJALDE, L. L. (21 de 02 de 2020). *Uber modificó su modelo de negocio a un contrato de arrendamiento de autos*. Obtenido de Uber modificó su modelo de negocio a un contrato de arrendamiento de autos: <https://www.larepublica.co/empresas/uber-modifico-su-modelo-de-negocio-a-un-contrato-de-arrendamiento-de-autos-2967785>

El Espectador. (31 de enero de 2023). Gobierno busca formalizar plataformas de movilidad, no acabarlas: minTransporte. <https://www.elespectador.com/economia/gobierno-busca-formalizar-plataformas-de-movilidad-no-acabarlas-mintransporte/?outputType=amp>

Fuentes, A. (04 de 03 de 2022). *Ventajas y desventajas de las Apps para compartir coche*. Obtenido de Ventajas y desventajas de las Apps para compartir coche: <https://buscouncoche.es/reportajes/curiosidades/apps-para-compartir-coche/>

GALEANO, P. A. (08 de 05 de 2022). *Uber, Beat y Picap compiten ahora en el sector envíos: qué ofrecen*. Obtenido de Uber, Beat y Picap compiten ahora en el sector envíos:

qué ofrecen: <https://www.portafolio.co/innovacion/uber-beat-y-picap-en-competencia-con-empresas-de-envios-en-colombia-565122>

gerencie.com. (16 de 08 de 2022). *Contrato de prestación de servicios*. Obtenido de Contrato de prestación de servicios: <https://www.gerencie.com/contrato-de-servicios.html>

Granados, L. A. (2018). *APLICABILIDAD DE LOS PRINCIPIOS EN EL NUEVO DERECHO LABORAL*. Editorial Universidad Católica de Colombia. <https://repository.ucatolica.edu.co/entities/publication/c9a45ab9-12c3-4feb-81d6-771a2bcbed61>

Ignacio, C. J. (17 de 09 de 2020). *Regular mucho, poco o nada la Ley Uber en Chile y la experiencia comparada en regulación de aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros*. Obtenido de Regular mucho, poco o nada la Ley Uber en Chile y la experiencia comparada en regulación de aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/177789>

La República. (11 de junio de 2022). *Estas son las plataformas de movilidad más seguras por sus herramientas a usuarios*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/empresas/estas-son-las-plataformas-de-movilidad-mas-seguras-por-sus-herramientas-a-usuarios-3381855>

Ley 50 de 1990. *Artículo 23-Código Sustantivo De Trabajo*. Obtenido de Artículo 23-Código Sustantivo De Trabajo: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_sustantivo_trabajo.html#:~:text=Nadie%20puede%20impedir%20el%20trabajo.se%20prevean%20en%20la%20ley.

Libre, M. (08 de 08 de 2022). *Mercado Libre: somos la plataforma líder de comercio electrónico de América Latina*. Obtenido de Mercado Libre: <https://www.mercadolibre.com.co/institucional/hacemos/mercado-libre-nuestro-marketplace>

MÉNDEZ, S. L. (2020). *EL TRABAJO EN LA ERA DIGITAL: un reto al positivismo jurídico colombiano en el*. Obtenido de EL TRABAJO EN LA ERA DIGITAL: un reto al positivismo jurídico colombiano en el: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/50594/Trabajo%20de%20Grado%20Caracterizaci%c3%b3n%20del%20Trabajo%20Digital%20en%20Colombia.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Miró, M. (10 de 01 de 2020). *¿Qué es Cabify?* Obtenido de ¿Qué es Cabify?: <https://www.autofact.com.co/blog/mi-carro/actividades/cabify-conductor>

MORALES, J. D. (12 de 01 de 2020). *Así se ha regulado a Uber en otros países del mundo*. Obtenido de Así se ha regulado a Uber en otros países del mundo: <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/asi-se-ha-regulado-uber-en-otros-paises-del-mundo-450998>

Portafolio. (22 de 09 de 2021). *La propuesta para incrementar la formalidad en plataformas digitales*. Obtenido de La propuesta para incrementar la formalidad en plataformas digitales: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/propuesta-para-incrementar-formalidad-en-plataformas-digitales-556526>

Portafolio. (30 de 01 de 2022). *Las plataformas digitales representarían el 0,2% del PIB del país*. Obtenido de Las plataformas digitales representarían el 0,2% del PIB del país: <https://www.portafolio.co/economia/finanzas/las-plataformas-digitales-representarian-el-0-2-del-pib-del-pais-561110>

Rappi . (03 de agosto de 2016). *Rappi*. Obtenido de Rappi: <https://blog.rappi.com/que-es-rappi/#>

Rappi, E. (09 de 03 de 2023). *¿Qué es RappiPay?* Obtenido de ¿Qué es RappiPay?: <https://help.rappipay.co/es/qu-es-rappipay-HJ3PNhXju>

Ley 100 de 1993. Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones. Diciembre 23 1993. DO. N°52.399 <http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/arb/1000.html>

Ley 178 de 1994 *Por medio de la cual se aprueba el "Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial*. Diciembre 28 1994. DO. N°41.656.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=37817>

Decreto 2297 de 2015. Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo.
Noviembre 27 201.
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65692>

Semana . (27 de mayo de 2022). La larga lista de beneficios a los que no tiene derecho un empleado por prestación de servicios.
<https://www.semana.com/finanzas/trabajo-y-educacion/articulo/la-larga-lista-de-beneficios-a-los-que-no-tiene-derecho-un-empleado-por-prestacion-de-servicios/202215/>

Semana (22 de 09 de 2021). *Alrededor de 200.000 personas en Colombia trabajan con plataformas digitales*. Obtenido de Alrededor de 200.000 personas en Colombia trabajan con plataformas digitales:
<https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/alrededor-de-200000-personas-en-colombia-trabajan-con-plataformas-digitales/202125/>

Ley 21431 de 2022. *Modifica el código del trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios*. obtenido de modifica el código del trabajo regulando el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios. 01 de 09 de 2022
<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1173544>

Organización Internacional del Trabajo. (24 de febrero de 2021). Estos son los desafíos de empleabilidad mediante plataformas digitales en América Latina y el Caribe.
https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_773309/lang--es/index.htm

Tejeda, E. G. (12 de 2016). *La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad*. Obtenido de La regulación de Uber en la Ciudad de México, la ganancia de los consumidores y el problema público de la movilidad: https://www.researchgate.net/publication/349008031_La_regulacion_de_Uber_en_la_Ciudad_de_Mexico_la_ganancia_de_los_consumidores_y_el_problema_publico_de_la_movilidad

Uber, E. (29 de 07 de 2015). *Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?* Obtenido de Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?

Valora Analitik. (05 de 02 de 2023). *Plataformas digitales de transporte deben ser reguladas en Colombia*. Obtenido de Plataformas digitales de transporte deben ser reguladas en Colombia: <https://www.valoraanalitik.com/2023/02/05/plataformas-digitales-de-transporte-deben-ser-reguladas-en-colombia/>

Web Financial Group S.A. (22 de 07 de 2014). *Corea del Sur prohíbe el uso de Uber y creará su propia app para compartir coche*. Obtenido de Corea del Sur prohíbe el uso de Uber y creará su propia app para compartir coche: <https://www.bankinter.com/blog/lo-ultimo/corea-del-sur-prohibe-el-uso-de-uber-y-creara-su-propia-app-para-compartir-coche>

Zapata Pérez, A. M. (26 de 02 de 2020). *El trabajo en la era digital: un reto al positivismo jurídico*. Obtenido de El trabajo en la era digital: un reto al positivismo jurídico: <https://repository.eafit.edu.co/handle/10784/25856?show=full>