



# **¿ES UBER UN CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR O ES EN REALIDAD UN CONTRATO AUTÓNOMO E INDEPENDIENTE?**

## ***IS UBER A DRIVING VEHICLE LEASE OR IS IT REALLY AN AUTONOMOUS AND INDEPENDENT CONTRACT?***

SOPHIA BAQUERO DUARTE\*

NICOLÁS MORENO CASTRILLÓN\*\*

SIMÓN DELGADO SILVA\*\*\*

MARÍA ISABELLA SALCEDO FRANCO\*\*\*\*

*Fecha de recepción: 26 de septiembre de 2022*

*Fecha de aceptación: 10 de noviembre de 2022*

*Disponible en línea: 30 de diciembre de 2022*

### **RESUMEN**

La presente investigación es el resultado de un estudio crítico sobre la forma como opera la aplicación de Uber en Colombia, a la luz de la reciente reforma a su modelo de negocio: la empresa ahora funciona bajo un contrato de arrendamiento de vehículo con conductor. Tal transformación dio lugar a una profunda discusión respecto

---

\* Estudiante de octavo semestre de Derecho de la Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia. [sophia.baquerod@javeriana.edu.co](mailto:sophia.baquerod@javeriana.edu.co)

\*\* Estudiante de octavo semestre de Derecho de la Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia. [morenocn@javeriana.edu.co](mailto:morenocn@javeriana.edu.co)

\*\*\* Estudiante de octavo semestre de Derecho de la Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia. [simondelgados@javeriana.edu.co](mailto:simondelgados@javeriana.edu.co)

\*\*\*\* Estudiante de octavo semestre de Derecho de la Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia. [mariaisalcedo@javeriana.edu.co](mailto:mariaisalcedo@javeriana.edu.co)

de si tal contrato en realidad encaja con el formato de negocio de la *app*. En ese sentido, desde un punto de vista normativo, este trabajo intenta dilucidar si la actividad realizada por Uber realmente constituye al contrato o si, por otro lado, es un contrato autónomo e independiente no contemplado por la legislación.

**Palabras clave:** Uber, arrendamiento, corretaje, renting, contrato autónomo.

## **ABSTRACT**

This research is the result of a critical study on how the Uber application operates in Colombia, in light of the recent reform to its business model: the company now operates under a vehicle lease contract with a driver. Such transformation led to a deep discussion as to whether such a contract actually fits the application's business format. In that sense, from a regulatory point of view, this work tries to elucidate whether the activity carried out by Uber really constitutes a vehicle lease contract with a driver, or whether, on the other hand, it is an autonomous and independent contract not contemplated by the legislation.

**Keywords:** Uber, lease, brokerage, autonomous contract, renting.

## **1. INTRODUCCIÓN**

La globalización es un fenómeno que se caracteriza por el aumento continuo de interconexión de los diferentes países alrededor del mundo en el plano económico, tecnológico, político y social<sup>1</sup>. Este fenómeno implica innovaciones que modifican la manera como los seres humanos se desarrollan entre sí, lo que en efecto nos introduce a nuevas dinámicas sociales que no fueron previstas por el legislador<sup>2</sup> o que no son compatibles con la normatividad vigente.

Un ejemplo de lo anterior es la aplicación de Uber, una empresa de origen norteamericano que llegó a Colombia en el año 2013 y que al año 2019 contaba

---

1 Myriam Quiroa, *Globalización*, Economipedia (jun. 2, 2015), <https://economipedia.com/definiciones/globalizacion.html>

2 Juan Sebastián Álvarez Ríos, Sara Valentina Campuzano Betancurt y Olga Milena Maya Gallego, *Uber VS. Colombia: ¿Viola el TLC entre Colombia Y Estados Unidos la sanción interpuesta por la SIC o es un acto sancionatorio legítimo?*, Universitas Estudiantes 177 – 196 (2020).

con más de 2,2 millones de usuarios activos y más de 88.000 conductores registrados<sup>3</sup>. Desde su ingreso al país, Uber experimentó dificultades ante la falta de regulación en Colombia; incluso, en reiteradas ocasiones el Ministro de Transporte aseguró que era ilegal<sup>4</sup>. Así que, en el año 2019, la Superintendencia de Industria y Comercio -en adelante, SIC- ordenó el cese de operaciones de Uber por considerar que la compañía incurría en competencia desleal.

Por lo anterior, la empresa tuvo que desconectarse a partir del 31 de enero de 2020 en cumplimiento del fallo de la SIC. Sin embargo, veinte días después Uber regresó al país con un nuevo modelo de negocio que consistía, en pocas palabras, en arrendar un vehículo con conductor en el que la aplicación sería el puente que conecte a las dos partes para que ellas celebren el contrato<sup>5</sup>. A pesar de que se introdujeron nuevas opciones de arrendamiento en la aplicación, en el presente artículo solo se concentra en el servicio principal de la plataforma, esto es, el arrendamiento de vehículo con conductor<sup>6</sup>.

Lo que más llamó la atención de la opinión pública fue el drástico cambio producido al introducir un arrendamiento en la plataforma de Uber. Monroy, docente de Derecho económico, afirmó que “acá viene(n) un montón de problemas, todas las responsabilidades quedaron ahora en cabeza de los usuarios y los conductores. Creo que el problema se agravó, pues el usuario no puede reclamar a Uber<sup>7</sup>”. Adicional a lo anterior, varios medios de comunicación se han pronunciado al respecto, afirmando que tal contrato con la aplicación tiene una “letra pequeña” que podría llegar a ser perjudicial para los usuarios<sup>8</sup>. Monroy señala además que, detrás del proclamado contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, se encuentra un contrato adicional, el de corretaje<sup>9</sup>, debido a que Uber jugaría el papel de mero intermediario. Con todo, en lugar de ofrecer

---

3 *¿Por qué se va Uber de Colombia?*, Semana (ene. 1, 2020), <https://www.semana.com/empresas/articulo/por-que-se-va-uber-de-colombia/280705/>

4 *¿Por qué se va Uber de Colombia?*, *supra* nota 3.

5 Laura Lucía Becerra Elejalde, *Uber modificó su modelo de negocio a un contrato de arrendamiento de autos*, La República (feb. 21, 2020), <https://www.larepublica.co/empresas/uber-modifico-su-modelo-de-negocio-a-un-contrato-de-arrendamiento-de-autos-2967785>

6 *Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor*, Uber (2020), <https://messages.uber.com/public/messages/2e18060f-ea53-4a60-9f39-25a52fcadc58>

7 Becerra Elejalde, *supra* nota 5.

8 Gustavo Gómez Martínez, *La letra pequeña del nuevo contrato de Uber entre conductores y usuarios*, RCN Radio (feb. 20, 2020, 10:34 AM), <https://www.rcnradio.com/colombia/la-letra-pequena-del-nuevo-contrato-de-uber-entre-conductores-y-usuarios?page=2>

9 Becerra Elejalde, *supra* nota 5.

soluciones con su nuevo modelo de negocio, parece ser que se ha aumentado la incertidumbre jurídica respecto de las relaciones que implica el desarrollo de las actividades derivadas de Uber.

De todo lo anterior, surge la pregunta que se tratará dilucidar en el presente artículo, a saber: ¿las relaciones que derivan de la plataforma de Uber realmente corresponden a un mero contrato de arrendamiento de vehículo con conductor? Tal como se explicará en el desarrollo de esta investigación, el contrato propuesto por la compañía -arrendamiento de vehículo con conductor y/o arrendamiento de servicios junto con arrendamiento de vehículo- no es suficiente para acoger todas las relaciones que derivan del uso de la plataforma de Uber, aún si se condensa con un contrato adicional de corretaje. Es por esto que, dada la amplia acogida que están teniendo las aplicaciones de transporte colaborativo en el país, se propone que lo ideal fuera adecuar tal supuesto de hecho en un contrato autónomo e independiente que logre una óptima protección a conductores y usuarios.

Así pues, para resolver la cuestión planteada se seguirá este orden: (i) se hará una referencia al contrato de arrendamiento en Colombia a la luz de las interpretaciones que tiene el formato de negocio de Uber; (ii) se hará una mención al contrato de corretaje y su manifestación en lo realizado por tal empresa; (iii) se analizará si las relaciones derivadas de Uber equivalen a un contrato de *renting*; (vi) se realizarán algunas reflexiones desde la perspectiva de la insuficiencia de la normatividad colombiana para proteger efectivamente a los involucrados en las relaciones derivadas de Uber y otras aplicaciones afines; (v) se expondrá una propuesta de regulación para tales relaciones jurídicas; y finalmente, (vi) se expondrán las principales conclusiones del trabajo.

## **2. DEL ARRENDAMIENTO COMO ALTERNATIVA**

Como se mencionó anteriormente, Uber logró regresar a Colombia al exponer que las relaciones jurídicas que se derivan de su *app* se enmarcan dentro de un contrato de arrendamiento de vehículo con conductor<sup>10</sup>. Es por tal motivo que se procederá a analizar tal contrato y las diferentes interpretaciones que han surgido del mismo.

Cabe mencionar que, de acuerdo con la propuesta de Uber, se puede considerar el arrendamiento de vehículo con conductor como un contrato regulado

---

10 Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, *supra* nota 6.

por normas de carácter civil. Lo anterior, debido a que (i) el Código de Comercio regula arrendamiento de naves, locales comerciales y aeronaves, mas no arrendamiento de vehículo con conductor; y (ii) por regla general, tal contrato se celebra por personas naturales que no desarrollan ningún acto mercantil. No obstante, definir la naturaleza de las relaciones jurídicas derivadas de la *app* es bastante problemático, pues cada contrato que se celebre va a tener diferentes intenciones y calidades de partes. Así que, se puede dar la situación particular de que los actos de las partes encajen en el numeral segundo del artículo 20 del Código de Comercio, si el arrendador ha adquirido a título oneroso el automotor con destino a arrendarlo; derivando una actividad mercantil. Pero para facilitar la investigación en el presente artículo, vamos a tener en cuenta lo que sucede por regla general, que es la aplicación de un contrato regulado por normas civiles.

Teniendo en cuenta lo anterior, se analizará el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor a la luz de la normatividad civil y de la sentencia C – 033 de 2014 de la Corte Constitucional.

## 2.1. De la interpretación del contrato

De acuerdo con Cárdenas, el arrendamiento es un contrato en el que las dos partes se obligan recíprocamente, la una a conceder el goce de una cosa y la otra, a pagar por este goce un precio determinado<sup>11</sup>. En el presente caso, se concede el uso y el goce de un vehículo a cambio de un precio que refleja la *app* de Uber.

Ahora bien, existen dos interpretaciones respecto del nuevo modelo de funcionamiento de Uber: (i) es un contrato de arrendamiento de vehículo con conductor -pues es literalmente el título del contrato que se suscribe y se puede inferir de su contenido<sup>12</sup>-; y (ii) es un contrato de arrendamiento de vehículo junto con un contrato de arrendamiento de servicios -tesis propuesta por expertos en la materia<sup>13</sup>-. Entonces, se procederá a explicar y a cuestionar cada una de ellas.

En cuanto al contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, en la sentencia C-033 de 2014 la Corte deja claro que:

---

11 Juan Pablo Cárdenas Mejía, *Contratos notas de clase*, 549 (Legis, ed.1, 2021)

12 Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, *supra* nota 6.

13 Cable noticias, *Daniel Monroy, experto en derecho económico, explica nuevo cambio de Uber*, YouTube (feb. 20, 2020), <https://www.youtube.com/watch?v=p2xYofAeyzA>

Si el vehículo es arrendado con un conductor, entonces podría configurarse un contrato de transporte únicamente en la medida en que el arrendador ejerza el **control de la operación** de desplazamiento o conducción de las personas o cosas en el vehículo objeto del contrato. Este control operativo convierte a dicho arrendatario en un transportador, y al contrato de arrendamiento en un contrato de transporte<sup>14</sup> (negrilla fuera del texto original).

De lo anterior, se evidencia que según la posición de la Corte, el contrato de Uber es un contrato de transporte, pues el arrendador o el “usuario” posee el control operativo en cuanto a que por ejemplo, puede solicitar aire acondicionado, que se bajen las ventajitas, determinada música, determinada ruta, etc. Sin embargo, existe ambigüedad respecto del alcance del “control operativo”, pues se cuestiona si en verdad realizar este tipo de acciones es tenerlo o se requiere un mayor control sobre el servicio, en todo caso, hay poca información al respecto en la jurisprudencia y doctrina.

A su vez, ambas interpretaciones coinciden en que hay un arrendamiento de vehículo. De acuerdo con Tamayo, el arrendamiento de vehículo “solo existe cuando el arrendatario adquiere la tenencia y explotación temporal del automotor, así este sea conducido por un tercero (...) en la medida en que ese conductor quede bajo las órdenes del arrendatario<sup>15</sup>”.

Lo expuesto por Tamayo se cumple en el caso concreto, pues el arrendatario efectivamente adquiere la tenencia y explotación del automotor en virtud de que este puede dirigirse a determinado lugar en el vehículo y puede escoger el recorrido de manera unilateral, además de poder ordenar hacer paradas durante el mismo. De esta manera, a pesar de que no es el propio arrendatario el que conduce, sí obtiene su tenencia y explotación de manera temporal -esto último, porque el contrato sólo comprende un único recorrido-. Por consiguiente, sí se puede enmarcar el caso *sub examine* parcialmente en un arrendamiento con vehículo.

Ahora, la primera interpretación del formato de Uber va más allá de un mero arrendamiento de vehículo, incluye, además, conductor. Esta figura se encuentra consagrada en la Ley 300 de 1996, la cual en principio, prevé que el

---

14 Corte Constitucional

15 Javier Tamayo Jaramillo, *Contrato de transporte y arrendamiento de vehículo munito de conductor*, Legis Ámbito Jurídico (mar. 20, 2020), <https://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/civil-y-familia/contrato-de-transporte-y-arrendamiento-de-vehiculo>

contrato de arrendamiento de vehículo con conductor solo se puede suscribir con establecimientos de arrendamiento de vehículos legalmente constituidos y que tengan por objeto el desarrollo de tal actividad; lo mismo aplica para arrendamiento de vehículos sin conductor, pero no nos ocupa en el presente artículo. Todo esto, es reiterado en el año 2013 por el Concepto 20121240293091<sup>16</sup> y el Concepto 20211340302351<sup>17</sup> del Ministerio de Transporte.

No obstante lo anterior, no es del todo claro que la ley establezca que únicamente se puede constituir el arrendamiento con establecimientos legalmente constituidos, pues, primero, se debe recordar que los establecimientos de comercio no se constituyen, son un mero conjunto de activos cuyo registro otorga el efecto de oponibilidad, más no de existencia. Segundo, la ley no establece un requisito esencial para celebrar este tipo de contratos, solo regula qué se debe entender por establecimientos de arrendamiento de vehículos para actividades de turismo. En este sentido, cabe preguntarse si una ley de turismo puede regular de manera general la forma cómo se debe celebrar un contrato de arrendamiento de vehículos que no sea para turismo. Así pues, la posición del Ministerio de Transporte no resulta tan sólida por estas contradicciones.

Si analizamos la normatividad expuesta anteriormente junto con el contrato que propone Uber, podemos encontrar que hay un problema jurídico: recordemos que, según el nuevo modelo de negocio, quienes celebran el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor son personas naturales y que Uber es solo un puente de conexión. De acuerdo con lo expuesto en el párrafo anterior, tal contrato sólo puede ser celebrado por establecimientos legalmente constituidos y que tengan por objeto el desarrollo de tal actividad. Por consiguiente, se podría concluir que, al no ser quienes suscriben el contrato de arrendamiento establecimientos legalmente constituidos, según la postura del Ministerio de Transporte, carecen de capacidad para celebrar tal contrato y por lo tanto, el modelo que propone Uber va en contra de la Ley 300 de 1996. La cuestión es que propiamente Uber no es quien celebra el contrato de arrendamiento de vehículo, sino son los usuarios que la plataforma pone en contacto -personas naturales que no tienen por objeto principal prestar servicios de transporte privado- quienes efectivamente celebran tal contrato.

No obstante, existe una segunda interpretación a la propuesta de Uber, que apunta a que, en lugar de arrendamiento de vehículo con conductor, lo que hay

---

16 Ministerio de Transporte, Concepto radicado No. 20131340293091, (ago. 12, 2013)

17 Ministerior de Transporte, Concepto radicado No. 20211340302351, (mar. 30, 2021)

es una unión de dos contratos: por un lado, un contrato de arrendamiento de vehículo y, por otro, un contrato de prestación de servicios<sup>18</sup>. De esta manera, como no es directamente un arrendamiento de vehículo con conductor, estaría legalmente permitido; pero profesionales como Monroy consideran que es una fórmula jurídica adoptada por Uber como una solución temporal mientras se regula la materia en Colombia, es decir, si bien a simple vista es acorde a la ley, el efecto práctico es que este segundo modelo termina siendo considerado igual al primero, es decir, contrario a la ley, pues perjudica a los usuarios en materia de responsabilidad, lo que se explicará posteriormente.

Habiendo analizado las dos interpretaciones a que da lugar el modelo de funcionamiento propuesto por Uber, podemos concluir que, en lugar de traer mayor seguridad jurídica, aumentó la incertidumbre al respecto. Si se opta por la primera interpretación, probablemente el contrato celebrado iría en contra de la ley, pero si se opta por la segunda interpretación, se estaría ignorando el nombre literal del contrato y gran parte de la estructura de lo que propone Uber.

Esto último es un grave problema, pues si se llega a necesitar hacer una reclamación derivada del contrato, no se tendrá claridad respecto de las acciones a utilizar -si reclamar directamente desde contrato de arrendamiento de vehículo con conductor o si reclamar desde un contrato de prestación de servicios-. Igualmente, se tiene el problema de que a la luz de ambos contratos el de Uber sería ilegal y posiblemente se declararía la nulidad absoluta, Es por todo lo anterior que consideramos que es evidente la necesidad de regular este formato particular de negocio que no solo desarrolla Uber, sino también aplicaciones afines como Didi, Beat, Cabify, entre otras, para garantizar una adecuada protección de las personas involucradas en tales relaciones jurídicas.

## **2.2. De la responsabilidad**

Como se mencionó en la introducción, uno de los aspectos más controversiales es el régimen de responsabilidad que entra a regir con el nuevo formato de negocio de Uber. Como la empresa solo está encargada de poner en contacto al conductor y al cliente, cualquier daño que derive en responsabilidad sólo podrá estar en cabeza de estos últimos. Como consecuencia de lo anterior, en estricto sentido, el usuario no podrá reclamar a Uber, lo que supone una posible situación de indefensión para el usuario e incluso para el conductor.

---

18 Monroy, *supra* nota 13.

Además, teniendo en cuenta el conflicto de interpretaciones respecto de la naturaleza auténtica del contrato que mencionamos en el acápite anterior, este régimen de responsabilidad pone a los usuarios cada vez más a la deriva por las dificultades que pueden surgir al momento de la reclamación.

### **2.3. Diferencia con el contrato de transporte**

Una gran fuente de confusión en la opinión pública ha sido la diferencia entre contrato de transporte y contrato de arrendamiento de vehículo con conductor. Por lo cual, se procederá a diferenciar ambas figuras con fines pedagógicos.

De acuerdo con Tamayo, en el contrato de transporte, el transportador es amo y señor de la operación de transporte por lo que el remitente sólo puede ordenar el destino, ocupando un lugar pasivo<sup>19</sup>; mientras que en el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, es el arrendatario quien toma un rol activo y da órdenes: esto en el caso concreto lo vemos reflejado por la potestad que tiene el arrendatario de elegir su ruta de preferencia, la música que desea escuchar, poder realizar paradas durante el recorrido, entre otros aspectos adicionales a la mera elección del destino.

Por consiguiente, se podría decir por un lado que, se descarta la posibilidad de que las relaciones jurídicas derivadas de la operación de Uber se enmarcan dentro de un contrato de transporte. Pero, no se descarta totalmente, pues acogiendo la postura del Ministerio de Transporte, se tiene que esta figura si encaja en un contrato de transporte, pero al no ser prestada por un establecimiento legalmente constituido, se torna ilegal.

### **2.4. Valoración crítica de la aplicabilidad del contrato de arrendamiento a Uber**

Al analizar la aplicabilidad del contrato de arrendamiento al caso de Uber, es importante mirar cada una de las dos interpretaciones expuestas previamente por separado. En cuanto a la primera interpretación, la que afirma que el modelo de funcionamiento de Uber es un contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, vale la pena recalcar lo mencionado con anterioridad, esto es, que la Ley 300 de 1996 establece que el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, sólo se puede suscribir exclusivamente con establecimientos de arrendamiento de vehículos legalmente constituidos. Según Uber, el contrato

---

19 Tamayo Jaramillo, *supra* nota 14.

en cuestión no se celebra con ellos directamente, sino que lo celebran los conductores con los pasajeros, por lo que estaríamos frente a un caso de ausencia de capacidad para celebrar el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor.

Cabe mencionar también que, al acogerse a esta interpretación, se estaría dejando de lado totalmente a Uber, sólo dándole un papel de intermediario o portal de contacto. Se considera que, para el caso en cuestión, la aplicación sí se involucra en la celebración de este contrato, pues cómo se explicará posteriormente, es precisamente Uber quien determina la tarifa impuesta al pasajero, da el tiempo espera, da respuesta a las distintas solicitudes hechas por el pasajero después del viaje y, además, es quien establece los distintos términos y condiciones. Es por estas razones, por ir directamente en contra de una disposición normativa de carácter imperativo -Ley 300 de 1996-, y esencialmente, por ir en contra de lo que parece ser la tendencia de regulación del Ministerio de Transporte en su más reciente concepto, cómo se mencionó previamente, que esta interpretación no es pertinente para describir el modelo de funcionamiento de esta plataforma.

Ahora bien, en cuanto a la segunda interpretación, la que afirma que lo que realmente existe es una unión de dos contratos, el de arrendamiento de vehículo con el de prestación de servicios; se podría argumentar que con ella se soluciona el problema de la ausencia de capacidad con la primera interpretación, pues la Ley 300 de 1996 exige que el contrato se celebre con establecimiento de arrendamiento de vehículos legalmente constituidos sólo cuando haya conductor. Sin embargo, tampoco se encuentra que sea pertinente, pues al acogerla se estaría dejando de lado lo que en el contrato expresamente se está pactando, esto es, que es contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, pues en la propuesta de Uber no se menciona en ningún lado esta pluralidad de contratos, ni mucho menos el hecho de que exista un contrato de prestación de servicios.

Frente a lo que se acabó de mencionar, se podría alegar que lo que debe primar sobre el tenor de las palabras es la intención de los contratantes, pues el artículo 1618 del Código Civil expresa lo siguiente: “Conocida claramente la intención de los contratantes, debe estarse a ella más que a lo literal de las palabras”. Sin embargo, en el caso en concreto, no se considera que al analizar detenidamente la intención del contrato, se puede desprender de ello la coexistencia de un contrato de arrendamiento con un contrato de prestación de servicios, pues cómo se mencionó en el capítulo de la interpretación del contrato, se estaría dejando de lado gran parte de la estructura de lo que fue planteado por

Uber, incluso, si se lograra argumentar que la intención de los contratantes era efectivamente la coexistencia de ambos contratos. Adicionalmente, cómo se explicó en el apartado de responsabilidad, al dársele esta interpretación, el usuario quedaría en una situación de indefensión, lo cual, a su vez, también terminaría sucediendo con la primera interpretación propuesta.

Ya habiendo dilucidado la impertinencia de ambas interpretaciones que se le dan al contrato de arrendamiento celebrado en Uber, es evidente que el problema de la interpretación del contrato dificultará en gran medida los futuros reclamos que puedan darse a lugar, en relación con el uso de esta aplicación. Por consiguiente, nos atrevemos a concluir que un contrato de arrendamiento de vehículo con conductor no refleja la totalidad de las relaciones jurídicas que derivan de “pedir un Uber”.

### 3. DEL CONTRATO DE CORRETAJE

Habiendo descartado la posibilidad de que un mero contrato de arrendamiento de vehículo con conductor refleja la totalidad de las relaciones jurídicas que derivan de acceder a Uber, se procederá a analizar una de las formas contractuales que son objeto de discusión en los actos que se desarrollan por medio de Uber: detrás de tal arrendamiento, se encuentra un contrato de corretaje. Esto último, dado el especial conocimiento del mercado y la puesta en contacto de las partes que celebran el contrato de arrendamiento que se perfecciona mediante la aplicación; lo anterior siendo que Uber establece que las partes independientemente celebran tal negocio jurídico<sup>20</sup>. Entonces, en este acápite se desarrollará una de las tesis de Daniel Alejandro Monroy -que hay un contrato de corretaje por parte de Uber para con el arrendador-, la cual se podría respaldar en la esencia del contrato mismo y en la naturaleza del acto jurídico celebrado.

Sobre la naturaleza que se propone desde la *app*, no hay ningún tipo de colaboración por parte de Uber. Precisamente, de acuerdo con Eimmy Rodríguez, abogada de la Universidad Externado de Colombia, esa falta de vínculo jurídico es una característica principal del contrato de corretaje:

La función de intermediación que cumple el corredor no supone un vínculo por relaciones de colaboración, dependencia, mandato o repre-

---

20 Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, *supra* nota 6.

sentación, lo que desde ya permite diferenciar al corretaje de otros negocios jurídicos como el mandato o la agencia mercantil<sup>21</sup>.

De allí que algunos proponen que el contrato de corretaje, junto al contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, abarca la totalidad las relaciones jurídicas que se dan en el marco del desarrollo de Uber. Contrario a lo anterior, la manera real y práctica en la que se desarrollan las relaciones jurídicas derivadas de la *app* no permite concluir que Uber no tenga relación jurídica alguna en los miles de servicios que se prestan diariamente en Colombia. Incluso para la figura del contrato de corretaje, abogados y abogadas como Eimmy Rodríguez plantean que una de sus tipologías es la de mercado de transporte<sup>22</sup>, en los que igualmente algunos puntos en la celebración de esos actos jurídicos quedan incomprendidos.

Uber no solo es un portal de contacto, pues la *app* se involucra en el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor. Cabe analizar la determinación del precio en este tipo de contrato de arrendamiento, el cual es determinado “... considerando las características del vehículo, el tiempo de uso y goce por EL ARRENDATARIO y otras características y factores adicionales que podrán acordar las PARTES”<sup>23</sup>. En el desarrollo de las relaciones jurídicas derivadas de tal *app*, es Uber quien se encarga de establecer el precio y no son las partes quienes pactan sobre este elemento del contrato. Lo mismo ocurre con la tarifa de cancelación, que se incluye dentro de las cláusulas del contrato, pero es el “portal de contacto para arriendo de vehículos con conductor” -es decir, Uber- quien determina si la tarifa es impuesta al arrendatario, dependiendo de la cercanía del arrendador y el tiempo de espera desde la supuesta celebración del contrato. También la respuesta a las solicitudes de reembolso por cualquier cobro que el arrendatario considere haya sido consecuencia de un error, las decide Uber<sup>24</sup>.

A través de la sentencia 16593 de 2019 proferida por la SIC en el marco de las actividades de *Rappi*, la delegatura de asuntos jurisdiccionales se pregunta lo siguiente: ¿Qué pasa si la plataforma de contacto además de poner en con-

21 Eimmy Liliana Rodríguez Moreno & Diana C. Rodríguez Moreno, *La Costumbre Mercantil en la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Tunja*, (USTA, ed. 1, 2018).

22 Rodríguez & Rodríguez, *supra* nota 19.

23 Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, *supra* nota 6.

24 *Todo lo que debes saber sobre la tarifa de cancelación de Uber*, Uber Colombia (may. 17, 2018), <https://www.uber.com/es-CO/blog/tarifa-de-cancelacion-uber/>

tacto a un oferente de un servicio con el consumidor, determina un grado de injerencia en la operación? Tal injerencia se puede determinar a partir de varios elementos, como el hecho de que la plataforma establezca términos y condiciones que regulan la adquisición del servicio; en este caso, aspecto plenamente identificable en lo expuesto en el párrafo anterior en relación con Uber<sup>25</sup>. La consecuencia de dicha injerencia es que por vía de analogía no se podría tomar a Uber como simple plataforma de contacto, si no que podría incluso considerarse un establecimiento electrónico.

La propuesta de Uber termina siendo una situación que se aprovecha de la falta de regulación. Adicionalmente, iría en contra del análisis sustancial plasmado por la SIC en resolución judicial, cuya determinación era el cese de funcionamiento de la plataforma. Sin embargo, se resalta que esto no configuraría un incumplimiento por parte de Uber, pues esta sentencia fue revocada por el Tribunal Superior de Bogotá en junio de 2020, por encontrar probada la excepción de prescripción extintiva.<sup>26</sup>

En dicha resolución, la Superintendencia consideró como actividad de la demandada la utilización de contenido, acceso y prestación de servicio individual de transporte.<sup>27</sup> Aún como corredor, Uber estaría claramente relacionada con el acceso al mismo servicio de transporte, sin importar que este surja del supuesto contrato de arrendamiento.

El régimen de responsabilidad es otro elemento que entra en juego cuando se define el rol de Uber en los actos jurídicos en cuestión. Así, la doctrina ha ido estudiando las consecuencias para el arrendatario, el arrendador y para Uber de acuerdo con distintos regímenes aplicables en este caso. La responsabilidad cambia abruptamente si se acoge la teoría del contrato de corretaje, desfavoreciendo a arrendador y arrendatario. El régimen de responsabilidad contractual haría que Uber respondiera por daños materiales e inmateriales, incluso imprevisibles, pero siempre que estos sean causados por el incumplimiento del con-

---

25 Superintendencia de Industria y Comercio, Delegatura para asuntos jurisdiccionales. Sentencia 16593, (26 de diciembre de 2019).

26 Camila Bernal, *¿En qué marco legal vuelve Uber a operar en Colombia?*, Forbes Colombia (feb. 20, 2020), <https://forbes.co/2020/02/20/actualidad/en-que-marco-legal-vuelve-uber-a-operar-en-colombia/>

27 *Superindustria ordena cese de la prestación del servicio de transporte a Uber*, Superintendencia de Industria y Comercio (dic. 20, 2019), <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>

trato -por parte de Uber como intermediario- y haya un nexo de causalidad entre estos dos<sup>28</sup>; lo que limitaría en gran medida ese régimen de responsabilidad.

El contrato de arrendamiento de vehículo con conductor que Uber propone, y que analizamos en acápite anteriores, en su cláusula décima establece efectos sobre la responsabilidad en el desarrollo del contrato, referidas a las situaciones que posiblemente se pueden dar en el mismo como daños o pérdidas de partes del vehículo;<sup>29</sup> situaciones que difícilmente estarán relacionadas con el incumplimiento por parte de Uber si se entiende como un simple corredor. Lo anterior es cuestionable jurídicamente pues, por su injerencia en esas operaciones, se asignan responsabilidades a las plataformas o *apps* tanto en el derecho comparado, en el caso de la Unión Europea<sup>30</sup> y en el caso francés<sup>31</sup>, como en la legislación colombiana, de acuerdo a lo establecido en el Estatuto del Consumidor<sup>32</sup>.

Entonces, ya habiendo dejado claro las ideas previamente mencionadas, sería razonable afirmar que, el corretaje no abarca con plenitud las relaciones jurídicas que se presentan con ocasión al desarrollo de las funciones de Uber, por las diferentes funciones que este cumple; y, además, por dejar un régimen de responsabilidad muy delimitado para la aplicación. Esta propuesta, deja sin importancia el verdadero lugar que ocupa Uber en la celebración de estos actos y termina poniendo esa responsabilidad sobre arrendador y arrendatario, aprovechando un vacío legal provocado por la falta de regulación de este tipo de plataformas. De ahí que la aplicación de figuras previas a este tipo de actos resulte ineficiente y que la necesidad de regulación se haga mayor.

#### 4. DEL CONTRATO DE RENTING

Luego de descartar la posibilidad de enmarcar las relaciones jurídicas derivadas de Uber en un contrato de corretaje y de arrendamiento de vehículo con conduc-

28 María Isabel Giraldo Moreno & Daniel Posada Patiño, *Aplicación y adaptación del régimen de la responsabilidad civil en el modelo de las economías colaborativas en Colombia* (2018) (Monografía, Universidad EAFIT).

29 Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, *supra* nota 6.

30 Directiva (CE) del Parlamento Europeo y Consejo 1999/44 de may. 25, 1999, Sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo, (L 171).

31 Ley n ° 2016-1321 de 7 de octubre de 2016 para una República digital (LRD), Diario Oficial (DO) (2016).

32 Ley 1480 de 2011. *Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones*. 12 de octubre de 2011. DO: 48.220.

tor, se procederá a analizar un nuevo contrato que entra a la discusión: el denominado *renting*. Medina de Lemus, tratadista español, define el *renting* como un contrato consensual, bilateral, oneroso y conmutativo, por el cual una de las partes -empresario de *renting*, concedente o arrendador- se obliga a ceder a otra, -usuario o arrendatario- el uso de un bien por tiempo determinado, a cambio del pago de una cuota periódica, siendo de cuenta del arrendador el mantenimiento del bien cedido en perfectas condiciones de uso<sup>33</sup>.

De acuerdo con esta noción general expuesta, se pueden empezar a analizar cuáles podrían ser los problemas de este contrato para poder describir el modelo de funcionamiento de Uber, recordando que acá no es Uber quien es propietario de los vehículos, sino que son los conductores o un tercero. Sin embargo, este último argumento no es suficiente para descartar esta figura y es necesario analizar lo que se ha dicho sobre el contrato de *renting* en Colombia.

En el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, radicación número 11001-03-06-000-2006-00040- 00(1740) del 18 de mayo de 2006 proferida por el Consejero Ponente Gustavo Aponte se igualan el contrato de *renting* con el de arrendamiento operativo, y se definen de la siguiente forma:

El contrato de arrendamiento operativo o *Renting* es un contrato de tracto sucesivo en el cual la propiedad de los vehículos está en cabeza de la compañía de *renting* que los adquiere para darlos en arrendamiento a clientes que los requieren para desarrollar su actividad de transporte, por un tiempo determinado, a cambio de un canon, en el que el arrendatario ejerce las facultades de uso, usufructo y goce del bien, esto es, controla operativamente el vehículo, y por lo general se conviene que el arrendador asuma el mantenimiento y asistencia técnica durante el plazo del contrato. Puede pactarse por períodos cortos, o establecerse una relación de mediano o largo plazo<sup>34</sup>.

Frente a este concepto dado por el Consejo de Estado, vale la pena aclarar varios puntos. El primero de ellos, es que se afirma que la propiedad de los vehículos está en cabeza de la compañía de *renting*, la cual los dará en arrendamiento a sus clientes para que ellos desarrollen su actividad de transporte; en el

---

33 Manuel Medina de Lemus, Contrato de *renting*, en Instituciones del Mercado Financiero Vol. 2 (Julián Martínez-Simancas Sánchez, Alberto Alonso Ureba, 1999).

34 Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Expediente número 11001-03-06-000-2006-00040- 00(1740) (may. 18, 2006).

caso de Uber esto no es así, pues como ya se ha mencionado varias veces, acá la compañía no es la dueña de los vehículos.

El segundo punto y más importante, es que en este contrato el arrendatario ejerce las facultades de uso, usufructo y goce del bien, controlando operativamente el vehículo. Mientras que, en el modelo de funcionamiento de Uber, aun así el usuario pueda escoger hacer uso o no del aire acondicionado, o la música que quiera escuchar, sería difícil argumentar que tiene el control operativo propiamente tal del vehículo, por lo que no iría en consonancia con lo establecido en el contrato de *renting*.

Desde un perspectiva más tradicional y si se quiere más estricta sobre el contrato de *renting*, el usuario es un comerciante que necesita los bienes para su explotación, uso, goce y disfrute que le garantice el desarrollo de su objeto social utilizando los bienes necesarios para ello, sin que esto le genere mayores costos y en cambio le ofrezca mayor beneficio en su objeto mercantil<sup>35</sup>. Cómo es claramente evidenciable, en este caso, el usuario final de la aplicación, el pasajero, no tiene el disfrute del vehículo, ni el uso o el goce para desarrollar un objeto social en sí, por lo que no se podría afirmar que es el mismo usuario del que se habla en el contrato de *renting*. En este orden de ideas, entonces se podría pensar que este usuario es el conductor, pero a este, Uber no le proporciona el vehículo en arrendamiento, por lo que tampoco cumpliría con lo establecido previamente.

Ahora bien, es importante resaltar que el *renting* ha aumentando en gran medida su campo de acción, pues se ha entendido que las personas naturales no comerciantes pueden celebrar contratos de *renting* con el objetivo de satisfacer sus necesidades privadas de transporte sin tener que comprar un vehículo propio. En este contrato, una persona se compromete a pagar una cuota o cánon durante un periodo de tiempo a la empresa que es dueña del vehículo, en contraprestación de poder utilizar dicho bien. Usualmente, se suelen pactar periodos de tiempo bastante grandes, generalmente de más de 3 o 4 años, con el objetivo de que la empresa tenga la suficiente seguridad para poder ofrecer precios competitivos.

Cómo se puede evidenciar, las diferencias entre la primera perspectiva del contrato de *renting* y esta segunda son bastante grandes. Sin embargo, hay algu-

---

35 Jacqueline, Rueda Herrera, La preferencia del Contrato de Renting frente al Contrato de Leasing en Colombia (oct. 2016) (Trabajo de Grado, Universidad Nacional) (Repositorio UNAL).

nos elementos que se mantienen y que no permiten, de manera razonable, poder afirmar que Uber funciona bajo contratos de renting, pues en ambos casos las personas que celebran el contrato tienen el uso, goce e incluso el disfrute del carro de forma directa, mientras que para los usuarios de Uber esto no es tan claro.

Es por estas razones, que se cree que el contrato de *renting* no es suficiente ni pertinente para lograr acomodarse al modelo de funcionamiento de Uber al no describir la totalidad de relaciones jurídicas que en este se presentan, y las relaciones que describe, no se acomodan a la realidad de cómo funciona la aplicación.

## **5. DE LA NECESIDAD DE REGULACIÓN**

Luego de analizar diversos contratos que podrían tener similitudes con la operación de la aplicación y concluir que ninguno de ellos es suficiente para enmarcar al operación de Uber, se debe pensar en la posibilidad de que tales actividades constituyan un contrato autónomo e independiente que requiere de regulación. Resulta necesario entonces, analizar la necesidad de regulación de Uber en Colombia desde diferentes argumentos, entre ellos: (i) el hecho de que la falta de una normativa particular sobre la actividad puede desencadenar en consecuencias negativas tanto para usuarios como para conductores; (ii) la importancia del servicio en Colombia desde el empleo y la movilidad; y finalmente, (iii) la insuficiencia de lo propuesto por la plataforma.

### **5.1. Consecuencias negativas para usuarios y conductores**

Si tenemos en cuenta la tesis del arrendamiento de vehículo con conductor que defiende Uber, se presenta una inseguridad jurídica para quienes optan por medios de transporte afines -como taxi, Didi, y Beat- debido a que la regulación de cada uno de ellos es completamente diferente. A partir de esa multiplicidad de normas, no hay una claridad para el usuario o incluso para el conductor respecto de qué regulación es aplicable, así que será una situación de incertidumbre para cualquier parte que desee hacer un reclamo. La situación se agrava cuando tenemos en cuenta que, como se ha explicado a lo largo de este artículo, Uber no es una de las partes obligadas, dejando un panorama incierto y evidentemente perjudicial para quien tenga una queja o una reclamación.

El problema entonces desde esta primera perspectiva es que, como no se ha promovido una regulación que cubra las plataformas de transporte digitales, se

llega a soluciones como las de Uber, que a pesar de que permiten que se siga desarrollando la actividad con los beneficios económicos que esto conlleva, deja en una situación de desprotección a las personas que utilizan la plataforma, la cual no es para nada ideal. Por ello, es necesario que surja una regulación adecuada y suficiente diferente de la adoptada.

## **5.2. Importancia del desarrollo de tales actividades económicas**

Es pertinente ahora recalcar la importancia de la actividad que desarrolla Uber. De acuerdo con Marcela Torres<sup>36</sup>, Gerente General de Uber, a través de la plataforma se han conectado más de 600.000 arrendadores (conductores) y además, su historia en Colombia es de más de seis millones de usuarios que han confiado en la *app*, lo cual indica que esta aplicación ha ofrecido al menos 600 mil personas una fuente de ingresos, un número bastante significativo. A partir de esa cifra, podemos concluir que esta aplicación es una fuente importante de ingresos para las personas, lo que es un soporte más de la idea de la necesidad de regulación. Adicionalmente en materia fiscal, el IVA que desde el 01 de julio de 2018 Uber paga sobre cada intermediación, es un rubro nada despreciable en materia contributiva.<sup>37</sup>

## **5.3. La insuficiencia de lo propuesto por la plataforma**

La solución propuesta por Uber, como ya se ha mencionado, no abarca situaciones que resultan relevantes para la adecuada protección jurídica de usuarios y conductores. Bajo el arrendamiento de vehículo con conductor, no se entiende a esta plataforma como parte, por lo que no tendría estrictamente obligaciones en virtud de esos arrendamientos. A falta de ese vínculo obligatorio, no hay una óptima vía para reclamar a Uber, poniendo en una situación de inseguridad jurídica a quienes utilizan la plataforma.

Adicionalmente, bajo los términos propuestos, Uber se exime de muchas responsabilidades, como en lo correspondiente a la indemnización de los perjuicios que se puedan causar, no ofrece parámetros de calidad respecto del conductor, del vehículo, de la puntualidad, entre otros aspectos que son importantes

---

36 “Queremos democratizar el acceso a Uber para que más personas utilicen nuestros servicios”, República (jul. 13, 2021), <https://www.larepublica.co/empresas/democratizaremos-el-acceso-a-uber-con-servicios-low-cost-3199861>

37 *Así se hará el cobro del IVA de Uber en Colombia*. (30 jun. 30, 2018). Uber Blog. <https://www.uber.com/es-CO/blog/iva-uber-colombia/>

y que deberían ser tenidos en cuenta en una regulación integral. Así que, tomando en cuenta lo analizado en este artículo, la solución propuesta por Uber no es suficiente.

## **6. PROPUESTA DE REGULACIÓN**

Teniendo en cuenta todo lo desarrollado en los acápite anteriores, se procederá a proponer algunos aspectos fundamentales que deberá contener la regulación necesaria de las actividades desarrolladas por Uber y otras aplicaciones afines. Esta propuesta tiene fundamento en el ordenamiento jurídico colombiano y distintas regulaciones sobre la materia de países donde Uber es legal, la cual se desarrollará en el siguiente orden: (i) una breve explicación de los contratos autónomos e independientes; (ii) ámbito de aplicación; (iii) impuestos; (iv) responsabilidad; (v) precio; y, por último, (vi) características.

### **6.1. De los contratos autónomos e independientes**

Ahora, como se evidenció el contrato que maneja Uber no se acopla a ningún contrato típico, se propone que sea un contrato independiente a cualquier otra figura existente, con sus propios elementos y características. Esto implica que sea un contrato con una regulación autónoma a otros contratos, es decir, que tenga sus propios parámetros y reglas, pues no es adecuado aplicar la regulación de un contrato -como el de renting- que no se acopla totalmente a las relaciones jurídicas que derivan de el funcionamiento de Uber.

Al ser autónomo e independiente se garantiza una mayor seguridad jurídica y protección para los usuarios, pues se disminuiría el espacio disponible a interpretaciones y se tendrían reglas apropiadas para casos comunes que se presentan con ocasión al desarrollo de Uber, eliminando así el riesgo de aplicar la analogía.

Como se propone que sea autónomo e independiente, pero que también sea regulado en Colombia, hemos analizado cuidadosamente los detalles propios de las relaciones jurídicas derivadas de Uber -y de aplicaciones afines- para ofrecer una guía de qué asuntos necesariamente se deben incluir en dicha regulación.

### **6.2. Ámbito de aplicación**

Se debe tener claro que esta propuesta de regulación no aplica únicamente para Uber, por el contrario, aplica para cualquier plataforma digital que, por medio

de una *app*, contacte a una persona llamada usuario, con otra llamada conductor, con el fin de que este último preste un servicio de transporte por medio de un vehículo.

### **6.3. Impuestos**

Algo en común que han tenido los países donde Uber es legal, es la imposición de una tarifa dada al gobierno. Así, por ejemplo, en el estado de Ohio, Estados Unidos, estas aplicaciones deben pagar 5000 dólares por vehículo para operar; en el estado de Nevada, Estados Unidos, se cobra un impuesto del 3% a todos los viajes de este tipo; en México se cobra un impuesto de 1.5% por cada viaje<sup>38</sup>. Analizando estas disposiciones extranjeras, se considera pertinente que Uber y plataformas digitales similares, paguen un porcentaje al Estado colombiano. Adicional a el cobro por IVA que se hace en cada viaje, como un pago de una tarifa adicional por prestar este tipo de servicio en concreto.

Ahora, en cuanto al valor de este porcentaje se deben realizar algunas consideraciones. Primero, se debe decir que este valor debería ser establecido por expertos en la materia, además, se debe resaltar la disposición que ha tenido Uber en otros países de dar un dinero al gobierno, algo sumamente positivo, pues lo más probable es que no exista problema alguno en que Uber acceda a esta imposición y siga operando en el país. Segundo, el valor establecido debe ser algo razonable y para establecerlo se deberían tener en cuenta diferentes criterios como lo es la moneda colombiana, la frecuencia de viajes y el más importante, que no obligue a Uber a subir los precios de su plataforma, pues esto afectaría de manera negativa tanto a conductores como a usuarios.

### **6.4. Responsabilidad**

Otro punto importante por regular es la responsabilidad y el papel que juega Uber respecto a esta. Como se evidenció, actualmente la responsabilidad de Uber es casi inexistente, esto se puede verificar en los términos y condiciones que se deben aceptar para usar la aplicación:

Uber no será responsable de daños indirectos, incidentales, especiales, ejemplares, punitivos o emergentes, incluidos el lucro cesante, la pérdida de datos, la lesión personal o el daño a la propiedad, ni de perjuicios re-

---

38 *Así se ha regulado a Uber en otros países del mundo*, El Tiempo (ene. 12, 2020), <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/asi-se-ha-regulado-uber-en-otros-paises-del-mundo-450998>

lativos, o en relación con, o de otro modo derivados de cualquier uso de los servicios, incluso aunque Uber haya sido advertido de la posibilidad de dichos daños<sup>39</sup>.

Sin embargo, también se establece más adelante que, a pesar de la ausencia de responsabilidad de Uber, este podría responder en relación con los daños y pérdidas ocasionados por el servicio hasta por quinientos Euros, que a la tasa de cambio actual serían alrededor de \$ 2.170.000 (dos millones ciento setenta mil pesos).

Otro aspecto en el que reluce la ausencia de responsabilidad de Uber en la actualidad es en temas de garantías, así se establece en los términos y condiciones:

Uber renuncia a toda declaración y garantía, expresa, implícita o estatutaria, no expresamente establecida en estas condiciones, incluidas las garantías implícitas de comerciabilidad, idoneidad para un fin particular y no violación. Además, Uber no hace declaración ni presta garantía alguna relativa a la fiabilidad, puntualidad, calidad, idoneidad o disponibilidad de los servicios o cualquiera de los servicios o bienes solicitados a través del uso de los servicios, o que los servicios no serán interrumpidos o estarán libres de errores. Uber no garantiza la calidad, idoneidad, seguridad o habilidad de los vehículos o los arrendadores participantes en los contratos de arrendamiento u otras opciones o servicios<sup>40</sup>.

En otras palabras, Uber no da garantía por la mala calidad del servicio o del vehículo, ni por la puntualidad, fiabilidad, idoneidad, entre otras.

Este tema sería un cambio vital con la propuesta de regulación, pues como se ha dicho anteriormente, con el modelo actual se desprotege tanto al usuario como al conductor, lo cual es sumamente negativo para la sociedad. Hay que aclarar que Uber se exime de responsabilidad con la excusa de que es un simple intermediario en el contrato de arrendamiento de vehículo con conductor en el que no es parte, sin embargo, como se dijo anteriormente, esto no es así, ya que Uber cumple un papel importante durante el contrato, como lo es establecer el precio, tarifa de cancelación, respuesta a solicitudes de reembolso etc.

---

39 *Términos y condiciones de Uber*, Uber (2021), <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=colombia&lang=es&name=general-terms-of-use> \*Texto original en mayúscula.

40 Texto original en mayúscula

Al establecer este contrato como autónomo e independiente no hay ningún obstáculo para que Uber o las demás plataformas tengan algún grado de responsabilidad; por el contrario, al ser el usuario la parte débil, se debe proteger especialmente.

Siendo así, se propondría que tanto Uber como otras plataformas asumieran la responsabilidad de los daños que sufre el usuario por causa del servicio, como por ejemplo, lesiones en un choque durante el recorrido. Así mismo, se considera de especial relevancia que estas plataformas digitales respondan por la mala calidad o falta de idoneidad tanto del servicio como de los vehículos, y derivado de esto, surge la obligación para las plataformas de exigir a los conductores una revisión técnica de su vehículo cada cierto tiempo. Por último, se considera necesario que Uber y demás plataformas similares cuenten con un servicio de atención al cliente.

Otro aspecto referido a la responsabilidad es el hecho de que, en el modelo actual, Uber responsabiliza al usuario por el costo de la reparación por daños o de la limpieza necesaria del vehículo del arrendador que se ocasione por el uso de los servicios y la ejecución del contrato<sup>41</sup>. Al respecto, se trae nuevamente de presente lo dicho en párrafos anteriores; Uber, al tener un papel activo, no puede excusarse de su responsabilidad. Es pertinente dotar a Uber de responsabilidad en lo que se refiere a exigir a los conductores la limpieza habitual del vehículo, pagando limpieza de cojinería, tapetes, interior, entre otros. Sin embargo, en casos de ser necesaria la limpieza por causas imputables al usuario, éste deberá responder.

Respecto de los daños, en el contrato actual se reconoce que el usuario no pague por los daños de desgaste por el tiempo y uso del vehículo, así como el hecho de que el usuario responda por los daños que cause durante el uso del servicio. Lo que corresponde al principio general de quien genera un daño debe indemnizarlo, excluyendo el efecto normal de las cosas que debe asumir quien recibe un beneficio por el uso de la cosa desgastada. Sin embargo, esta puede ser una de las grandes críticas a Uber pues son los conductores quienes asumen el desgaste del vehículo, lo que resulta muy gravoso para estos.

Por último, una obligación que surge derivada de la responsabilidad de Uber y demás plataformas, es la exhaustiva revisión de los antecedentes penales y sociales de los conductores, esto en pro de la seguridad del usuario durante el

---

41 Términos y condiciones de Uber, *supra* nota 36.

trayecto. Queda la duda de qué papel tendría Uber en caso de que el conductor cometiera un delito contra el usuario, sin embargo, no es tema del presente trabajo, por lo que se deja a consideración de expertos.

## 6.5. Precio

En cuanto al precio este puede comprender cuotas, parqueaderos, peajes y/o recargos aplicables, incluyendo cuotas por solicitud, cuotas o cargos municipales o nacionales, cargos por demoras, recargos aeroportuarios o tarifas de procesamiento por pagos fraccionados, entre otros.<sup>42</sup> Así mismo, el valor de cada contrato será establecido por Uber.

También es importante resaltar en este aspecto, una de las características que tiene el contrato de Uber respecto al precio en momentos de alta demanda, al respecto actualmente se establece que “... Usted reconoce y acepta que los Cargos en determinadas zonas geográficas podrían incrementar sustancialmente durante los periodos de alta demanda”<sup>43</sup>.

En palabras simples, cuando una gran cantidad de usuarios están interesados en solicitar servicios a la vez, el precio del servicio sube. En esta propuesta se reconoce la Ley de la oferta y la demanda, la cual establece en términos simples que a mayor demanda, el precio del bien o servicio aumenta<sup>44</sup>. Sin embargo, en la realidad se ha evidenciado que los precios del servicio que se va a prestar suben desmesuradamente, lo cual puede ocasionar perjuicios para los usuarios; es por esta razón que se pretende limitar los precios en horas de alta demanda, para que si bien suban los precios a un valor más alto del normal, no sean exagerados ni perjudiciales. Parámetros para definir el precio deben ser determinados por expertos en la materia, de esa forma sería posible que de acuerdo a las condiciones particulares del servicio se establezcan precios justos para los consumidores sin afectar la libre competencia.

## 6.6. Características

En cuanto a las características, lo primero a decir es que es un contrato consensual, pues no se requiere de ninguna formalidad para su perfeccionamiento.

42 Términos y condiciones de Uber, *supra* nota 36.

43 Términos y condiciones de Uber, *supra* nota 36.

44 Nicholas Gregory Mankiw, Principios de Economía, P.79, (Paraninfo S.A., 6ª Edición, 2012).

Así mismo es plurilateral, en primer lugar, para Uber surgen varias obligaciones, como se mencionó anteriormente algunas de ellas son: revisar los antecedentes de los conductores, establecer el precio del contrato, conectar a conductores y usuarios, entre otras. Por otro lado, para el conductor surge la obligación principal de llevar al usuario a su destino, así como obedecer las órdenes del mismo dirigidas a la prestación del servicio, por ejemplo, poner cierto tipo de música durante el trayecto. Por último, surge la obligación principal para el usuario de pagar el precio pactado, y eventualmente pueden surgir otras obligaciones como pagar por daños y limpieza.

Otra característica es la onerosidad del contrato, pues todas las partes obtienen un beneficio. Siendo así, se evidencia como Uber gana una comisión por cada viaje, el conductor recibe un precio determinado y el usuario obtiene un servicio. Derivado de esta característica por regla general se establece que todos responden por culpa grave. Adicionalmente ha de tenerse en cuenta que la responsabilidad contractual que se origina del contrato de transporte es objetiva, por lo que no habría razón para que esto no fuera así en el caso en concreto.

Por último, un aspecto importante es que actualmente este contrato no se encuentra regulado, es por esto que en la presente propuesta de regulación se establece un nuevo contrato autónomo e independiente, pues como se estableció a lo largo del trabajo, se considera que el contrato de Uber -y por consiguiente de otras *apps* similares- no es un contrato de transporte, ni de corretaje, ni tampoco de arrendamiento de vehículo con conductor. Es por esto, que el nuevo contrato consagrado sería principal y típico.

## **7. CONCLUSIONES**

La llegada de Uber a Colombia pone de presente los retos que debe asumir el sistema jurídico colombiano frente a las exigencias de la globalización. No obstante, la clasificación jurídica de la plataforma hoy en día se mantiene ciertamente indefinida.

Las relaciones jurídicas derivadas de Uber, no se encajan en un mero contrato de arrendamiento de vehículo con conductor, como lo anunció la compañía. Esto, porque además de que genera una pluralidad de interpretaciones -de las cuales ninguna se acomoda a cabalidad a Uber-, excluye totalmente el rol que juega la compañía y genera una posible situación de indefensión para los usuarios.

También sería erróneo afirmar que tal contrato -el de arrendamiento de vehículo con conductor-, antecedido de un corretaje, cubriría la totalidad de las relaciones jurídicas derivadas de Uber. Lo anterior, debido a que el papel de la *app* en los servicios de transporte que son prestados esta no sólo pone en contacto a las partes -por su conocimiento en el mercado del transporte-, si no que tiene un papel activo en el desarrollo del mismo; y, de acuerdo con lo establecido en casos análogos por la SIC, no se puede eximir de las responsabilidades que ello conlleva estableciéndose como un mero portal de contacto. Incluso, podría tomarse a Uber como establecimiento de comercio virtual, figura que cada vez más entra en vigencia por la importancia de los bienes inmateriales para el desarrollo de una empresa, sin la necesidad de que exista un local para desarrollar empresas valoradas/avaluadas en millones de dólares.

Por otro lado, el contrato de *renting* tampoco aplica para este caso por las siguientes razones: primero, debido a que Uber ni es dueño de los vehículos, ni se los da en arrendamiento a los conductores para que ellos puedan realizar su actividad de transporte; segundo, se puede afirmar con seguridad, que el usuario en Uber -el pasajero- no tiene el control operativo directo del vehículo ni su disfrute, lo que es un elemento en el contrato de *renting* para el usuario, según lo establecido en la doctrina y jurisprudencia nacional.

Es necesario resaltar que es evidente la necesidad de una regulación que abarque la totalidad de relaciones jurídicas, ofreciendo la posibilidad tanto a usuarios como a conductores de tener una mayor protección mediante la vía judicial. Además, como se ha establecido en el desarrollo del trabajo, Uber genera una gran cantidad de ingresos para los conductores, por lo que establecer una normativa ayudaría a promover esta actividad, ofreciendo una alternativa económica para un mayor número de personas.

En definitiva, consideramos que lo desarrollado por Uber equivale a un contrato autónomo e independiente, por esta razón se concluye que debe tener su propia regulación. Principalmente, la regulación debe contener un cambio radical en el ámbito de la responsabilidad -pues actualmente Uber pretende estar exento de toda clase de ella- proponiendo que Uber responda por la mala calidad del servicio y del vehículo, así como por daños que sufra el usuario durante el servicio y demás situaciones especificadas en el acápite. También, la regulación debe ilustrar principalmente que el contrato sea consensual, plurilateral y oneroso.

De todo lo anterior se desprende que las relaciones jurídicas que se dan en el marco de Uber no están reguladas por las figuras ya existentes como el

arrendamiento, el renting o el contrato de corretaje; al no ser compatibles con el papel que la *app* cumple. Entonces, es necesario el desarrollo de una regulación propia para estos actos jurídicos teniendo en cuenta lo mencionado en el párrafo anterior y que pueda establecer a Uber como establecimiento de comercio virtual. Pero incluso tomándolo como tal, aparecen vacíos jurídicos respecto de la regulación de los servicios de transporte y la responsabilidad y protección de los usuarios. Por lo que las autoridades competentes tienen el deber de regular de manera efectiva tales relaciones jurídicas, ojalá teniendo en cuenta lo establecido en este artículo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- *Así se ha regulado a Uber en otros países del mundo*, El Tiempo (ene. 12, 2020), <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/asi-se-ha-regulado-uber-en-otros-paises-del-mundo-450998>
- *Así se ha regulado a Uber en otros países del mundo*, El Tiempo (ene. 12, 2020), <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/asi-se-ha-regulado-uber-en-otros-paises-del-mundo-450998>
- Cable noticias, Daniel Monroy, experto en derecho económico, explica nuevo cambio de Uber, YouTube (feb. 20, 2020), <https://www.youtube.com/watch?v=p2xYofAeyzA>
- Camila Bernal, *¿En qué marco legal vuelve Uber a operar en Colombia?*, Forbes Colombia (feb. 20, 2020), <https://forbes.co/2020/02/20/actualidad/en-que-marco-legal-vuelve-uber-a-operar-en-colombia/>
- *¿Cómo podría regularse Uber? Esto indican los expertos*, El tiempo (ene. 13, 2020), <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-en-colombia-claves-y-propuestas-para-su-regulacion-451260>
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Expediente número 11001-03-06-000-2006-00040- 00(1740) (may. 18, 2006).
- *Contrato de arrendamiento de vehículo con conductor*, Uber (2020), <https://messages.uber.com/public/messages/2e18060f-ea53-4a60-9f39-25a52fcadc58>
- Directiva (CE) del Parlamento Europeo y Consejo 1999/44 de mayo. 25, 1999, Sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo, (L 171).
- Eimmy Liliana Rodríguez Moreno & Diana C. Rodríguez Moreno, *La Costumbre Mercantil en la jurisdicción de la Cámara de Comercio de Tunja*, (USTA, ed. 1, 2018).
- Gustavo Gómez Martínez, *La letra pequeña del nuevo contrato de Uber entre conductores y usuarios*, RCN Radio (feb. 20, 2020, 10:34 AM), <https://www.rcnradio.com/colombia/la-letra-pequena-del-nuevo-contrato-de-uber-entre-conductores-y-usuarios?page=2>
- Jacqueline, Rueda Herrera, *La preferencia del Contrato de Renting frente al Contrato de Leasing en Colombia* (oct. 2016) (Trabajo de Grado, Universidad Nacional) (Repositorio UNAL).

- Javier Tamayo Jaramillo, *Contrato de transporte y arrendamiento de vehículo muido de conductor*, Legis Ámbito Jurídico (mar. 20, 2020), <https://www.ambitojuridico.com/noticias/columnista-impreso/civil-y-familia/contrato-de-transporte-y-arrendamiento-de-vehiculo>
- JUAN PABLO CÁRDENAS MEJÍA, *CONTRATOS NOTAS DE CLASE*, 549 (Legis, ed.1, 2021).
- Juan Sebastián Álvarez Ríos, Sara Valentina Campuzano Betancurt y Olga Milena Maya Gallego, *Uber VS. Colombia: ¿Viola el TLC entre Colombia Y Estados Unidos la sanción interpuesta por la SIC o es un acto sancionatorio legítimo?*, UNIVERSITAS ESTUDIANTES 177 – 196 (2020).
- Laura Lucía Becerra Elejalde, *Uber modificó su modelo de negocio a un contrato de arrendamiento de autos*, La República (feb. 21, 2020), <https://www.larepublica.co/empresas/uber-modifico-su-modelo-de-negocio-a-un-contrato-de-arrendamiento-de-autos-2967785>
- Ley 1480 de 2011. *Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones*. 12 de octubre de 2011. DO: 48.220.
- Ley n ° 2016-1321 de 7 de octubre de 2016 para una República digital (LRD), Diario Oficial (DO) (2016).
- Manuel Medina de Lemus, *Contrato de renting*, en *Instituciones del Mercado Financiero Vol. 2* (Julián Martínez-Simancas Sánchez, Alberto Alonso Ureba, 1999).
- María Isabel Giraldo Moreno & Daniel Posada Patiño, *Aplicación y adaptación del régimen de la responsabilidad civil en el modelo de las economías colaborativas en Colombia* (2018) (Monografía, Universidad EAFIT).
- Ministerio de Transporte, *Concepto radicado No. 20131340293091*, (ago. 12, 2013).
- Myriam Quiroa, *Globalización*, *Economipedia* (jun. 2, 2015), <https://economipedia.com/definiciones/globalizacion.html>
- NICHOLAS GREGORY MANKIW, *PRINCIPIOS DE ECONOMÍA*, P.79, (Paraninfo S.A, 6ª Edición, 2012).
- *¿Por qué se va Uber de Colombia?*, *Semana* (ene. 1, 2020), <https://www.semana.com/empresas/articulo/por-que-se-va-uber-de-colombia/280705/>
- “*Queremos democratizar el acceso a Uber para que más personas utilicen nuestros servicios*”, *República* (jul. 13, 2021), <https://www.larepublica.co/empresas/democratizaremos-el-acceso-a-uber-con-servicios-low-cost-3199861>
- Superintendencia de Industria y Comercio, *Delegatura para asuntos jurisdiccionales*. Sentencia 16593, (26 de diciembre de 2019).
- *Superindustria ordena cese de la prestación del servicio de transporte a Uber*, Superintendencia de Industria y Comercio (dic. 20, 2019), <https://www.sic.gov.co/slider/superindustria-ordena-cese-de-la-prestaci%C3%B3n-del-servicio-de-transporte-uber>
- *Términos y condiciones de Uber*, Uber (2021), <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=colombia&lang=es&name=general-terms-of-use>
- *Todo lo que debes saber sobre la tarifa de cancelación de Uber*, Uber Colombia (mayo. 17, 2018), <https://www.uber.com/es-CO/blog/tarifa-de-cancelacion-uber/>