

**CONSTANCIA SECRETARIAL:** Incluido el presente asunto en la lista de traslado fijada el 23 de marzo de 2021, los términos para presentar alegatos de conclusión por parte del accionante corrieron entre los días 24, 25, 26 de marzo de 2021, 5 y 6 de abril de 2021; mientras que para la contraparte corrieron durante los días 7, 8, 9, 12 y 13 de abril de 2021.

Al revisar el referido correo institucional dispuesto para tales efectos, se evidencia que la totalidad de los intervinientes dejaron transcurrir en silencio el término otorgado para alegar.

Pereira, 14 de abril de 2021.

**DIEGO ANDRÉS MORALES GÓMEZ**

**Secretario**

Sin necesidad de firma Artículo 2, inciso 2 Decreto Presidencial 806 de 2020 y artículo 28 del Acuerdo PCSJA20-11567 C.S.J.

**Radicación No.:** 66001-31-05-004-2018-00162-02  
**Proceso:** Ordinario laboral  
**Demandante:** Yul Jaider Pinzón Amaya  
**Demandado:** Edilberto Antonio Giraldo y otro  
**Juzgado de origen:** Segundo Laboral del Circuito de Pereira  
**Magistrada ponente:** Dra. Ana Lucía Caicedo Calderón

**TRIBUNAL SUPERIOR DEL DISTRITO JUDICIAL DE PEREIRA**  
**SALA CUARTA DE DECISION LABORAL**

Magistrada Ponente: **Ana Lucía Caicedo Calderón**

Pereira, veintitrés (23) de agosto de dos mil veintiuno (2021)

Acta No. 128A del 20 de agosto de 2021

Teniendo en cuenta que el artículo 15 del Decreto Presidencial No. 806 del 4 de junio de 2020, estableció que en la especialidad laboral se proferirán por escrito las providencias de segunda instancia en las que se surta el grado jurisdiccional de consulta o se resuelva el recurso de apelación de autos o sentencias, la Sala de Decisión Laboral No. 4 del Tribunal Superior de Pereira, integrada por la Magistrada ANA LUCÍA CAICEDO CALDERÓN como Ponente, y los Magistrados GERMÁN DARÍO GOEZ VINASCO y JULIO CESAR SALAZAR MUÑOZ, procede a proferir la siguiente sentencia escrita dentro del proceso ordinario laboral instaurado por **YUL JAIDER PINZÓN AMAYA** en contra del señor **EDILBERTO ANTONIO GIRALDO** y a la **COOPERATIVA DE TAXIS DE RISARALDA -COVICHORALDA-**

## **CUESTIÓN PREVIA**

El proyecto inicial presentado por el Magistrado Julio César Salazar Muñoz no fue avalado por el resto de la Sala y por eso, la Magistrada que le sigue en turno, Dra. Ana Lucía Caicedo Calderón, presenta la ponencia de las mayorías, advirtiendo que, dentro del proyecto, por economía procesal, se acogieron varios acápite redactados en la ponencia original, frente a los cuales no se presentó discusión alguna.

## **PUNTO A TRATAR**

Por medio de esta providencia procede la Sala a resolver el Grado Jurisdiccional de CONSULTA dispuesto en favor del demandante Yul Jaider Pinzón Amaya ante la decisión emitida por el Juzgado Cuarto Laboral del Circuito de Pereira el 11 de diciembre de 2020, previos los siguientes:

### **1. ANTECEDENTES**

Pretende el señor Yul Jaider Pinzón Amaya que se declare la existencia de un contrato de trabajo a término indefinido entre 23 de octubre de 2011 y el 6 de diciembre de 2017, donde fungió él como trabajador y el señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez y la Cooperativa de taxis de Risaralda Ltda.,- Covichoralda- como empleadores, y, con base en ello, aspira a que los codemandados sean condenados a reconocer y pagar las cesantías, intereses a las cesantías, prima de servicios, vacaciones, la indemnización por despido sin justa causa, las sanciones moratorias por la ausencia de consignación de las cesantías, omisión en el pago de las prestaciones sociales y falta de cancelación de los intereses a las cesantías, lo que resulte probado extra y ultra petita, además de las costas procesales a su favor; condenas frente a las cuales considera que deben responder solidariamente ambos codemandados.

Como fundamento de las anteriores pretensiones, sostuvo que prestó sus servicios personales en favor del señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez a través de un contrato de trabajo a término indefinido que se prolongó entre los extremos reseñados anteriormente; las actividades ejecutadas durante la relación contractual fueron como

conductor del vehículo taxi de placas SJU655 y número lateral A463, de propiedad del señor Giraldo Rodríguez, adscrito a la Cooperativa de Taxis de Risaralda -Covichoralda; la suma diaria que debió entregar durante la relación laboral fue de \$95.000; la remuneración pactada fue bajo la modalidad de salario a destajo, el cual se obtenía del remanente que quedaba de la suma mencionada, razón por la cual el salario ascendía al salario mínimo legal mensual vigente; para ejecutar sus actividades trabajaba todos los días en un horario que iniciaba a las 6:00 am y finalizaba a las 10:00 pm, descansando únicamente los días en los que se había programado el pico y placa por parte del Área Metropolitana Centro Occidente; durante todo el vínculo contractual estuvo bajo la continuada dependencia y subordinación del señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez, tenía prohibido delegar sus funciones y debía sufragar los gastos de reparación del vehículo.

Al dar respuesta a la demanda el señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez sostuvo que, si bien el demandante prestó sus servicios como conductor del vehículo taxi de su propiedad, adscrito a la cooperativa demandada entre las calendas señaladas en la demanda, la verdad es que el vínculo contractual no estuvo regido bajo los presupuestos de un contrato de trabajo, por cuanto lo que se celebró fue un acuerdo de arrendamiento de conducción de un vehículo tipo taxi de servicio individual, relación contractual que estuvo desprovista de la continuada dependencia y subordinación propia de los contratos de trabajo. Se opuso a la totalidad de las pretensiones y formuló las excepciones de mérito que denominó "Inexistencia de la obligación por carecer de fundamento fáctico y jurídico las pretensiones de la demanda", "Prescripción de la acción para reclamar acreencias laborales", "Buena fe" e "Innominada".

Por su parte, la Cooperativa de Taxis de Risaralda -Covichoralda- al dar respuesta al libelo introductorio, aclaró que en el giro normal de la actividad de transporte en modalidad taxi, el propietario o su administrador celebran un contrato de carácter civil con el conductor para la explotación económica del vehículo, y refirió que no existe vínculo contractual alguno con el demandante. Mencionó atenerse a lo que resulte probado en el proceso; a los demás hechos indicó que no eran ciertos o no le constaban, oponiéndose a la totalidad de las pretensiones y planteando las excepciones de fondo de "Inexistencia de relación laboral entre demandante y demandado", "Falta de legitimación en la causa por parte del sujeto pasivo de la pretensión", "Prescripción" y "Excepción genérica".

## **2. SENTENCIA DE PRIMERA INSTANCIA**

En sentencia de 11 de diciembre de 2020, la funcionaria de primer grado determinó que estando acreditada la prestación personal del servicio por parte del señor Yul Jaider Pinzón Amaya en favor del señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez, opera a favor del accionante la presunción prevista en el artículo 24 del CST consistente en presumir que esos servicios fueron prestados bajo los presupuestos de un contrato de trabajo; no obstante, después de evaluar las pruebas allegadas al proceso, en particular el interrogatorio de parte absuelto por el actor y los testimonios oídos en el trámite procesal, concluyó que el demandante siempre prestó sus servicios como conductor del vehículo taxi con completa autonomía y libertad, pues tal como lo confesó el demandante a él le entregaron el vehículo para su conducción, lo guardaba en su casa, durante su turno podía tomar alimentos, descansar, iniciar y terminar labores sin tener que informar o pedir permiso; del testimonio de Héctor Jaime Moncada, determinó que el actor no tenía un horario para culminar sus labores, pues prestaba el servicio público hasta las 8 o 10 p.m. he iniciaba a las 6 o 7 a.m.; los fines de semana laboraba hasta las 11 o 12, por lo cual, la única obligación a cargo del actor era "La entrega" y que una vez culminada tal función determinaba si continuaba o no prestando el servicio motu proprio.

Por último indicó que el mismo demandante expuso que no era obligación laborar entre las 6 a.m. a 10 p.m., concluyendo de esta manera que el demandado señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez cumplió con la carga probatoria que le correspondía al desvirtuar fehacientemente la presunción que operó en favor del accionante. Por los motivos expuestos negó la totalidad de las pretensiones de la demanda y condenó en costas procesales a la parte actora en un 100%.

No hubo apelación de la sentencia, por lo que, al haber resultado completamente desfavorable a los intereses del demandante, se dispuso el grado jurisdiccional de consulta a su favor.

## **3. PROCEDENCIA DE LA CONSULTA**

Como la citada sentencia fue totalmente adversa a las pretensiones del demandante y el proceso es de primera instancia, se dispuso ante este Tribunal el grado jurisdiccional de consulta dispuesto en el artículo 69 del Código Procesal del Trabajo y de la Seguridad Social, que se surtirá previas las siguientes:

#### **4. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN**

Los sujetos procesales no presentaron alegatos en el caso objeto de estudio. El Ministerio Público tampoco conceptúo en este asunto.

#### **5. PROBLEMA JURÍDICO POR RESOLVER**

El problema jurídico en este asunto se contrae a verificar si entre Yul Jaider Pinzón Amaya, en calidad de trabajador y el señor Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez y la Cooperativa de Choferes de Risaralda Ltda – Covichoralda- , en calidad de empleadores, existió un contrato de trabajo a término indefinido entre el 23 de octubre de 2011 y el 6 de diciembre de 2017.

En caso de que el interrogante anterior sea afirmativo, le corresponde a la Sala cuantificar el monto de las acreencias laborales adeudadas, estudiar la procedencia de las indemnizaciones moratorias reclamadas y si las llamadas en la parte pasiva de la litis deben responder solidariamente por tales emolumentos.

#### **6. CONSIDERACIONES**

##### **6.1. CONTRATO DE TRABAJO – TRABAJADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS –**

Desde el año 1959, con la expedición de la ley 15 de 1959, se dispuso que: *“El contrato de trabajo verbal o escrito de los choferes asalariados del servicio público se entenderá celebrado con la empresa respectiva, pero para efecto del pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables”*

Posteriormente con la expedición de la Ley 336 de 1996 (Estatuto General de Transporte), se estableció en el inciso primero del artículo 36 que: *“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo”,* y agregó la existencia de la jornada laboral bajo la égida de las normas del trabajo, en los siguientes términos: *“La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes”.*

Del mismo modo, en el artículo 34 ídem, se dispuso que las Empresas de Transporte Público tienen la obligación de *“vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia”.*

Ahora bien, con la expedición del Decreto 172 de 2001, se estableció que dentro del gremio del transporte público (como el género), se encontraba inmerso el sector del transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, entendido como aquel *“que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes”* (Art. 6) y opera en el radio de acción distrital o municipal (Art. 24 ídem).<sup>1</sup>

En este orden de ideas, no se puede desconocer la intención del legislador de reglamentar la contratación de los conductores de servicios de transporte bajo una órbita laboral dadas las condiciones especiales del servicio, para lo cual estableció no solo la presunción de contratación por parte de la empresa de transportes, sino también la existencia de una jornada laboral y de un régimen subordinado de inspección y vigilancia.

De otra parte, en cuanto a la protección de las contingencias laborales, de vejez, muerte y salud de los trabajadores de servicio público, en principio fue el Decreto 1703 de 2002 la norma garante de la afiliación al servicio de salud de los conductores de taxi,

---

<sup>1</sup> Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción. El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.

al regular tal derecho de la siguiente manera: “(...) para efectos de garantizar la afiliación de los conductores de transporte público al Sistema General de Seguridad Social en Salud, las empresas o cooperativas a las cuales se encuentren afiliados los vehículos velarán porque tales trabajadores se encuentren afiliados a una entidad promotora de salud, E.P.S., en calidad de cotizantes”

Y más adelante, con la expedición del Decreto 1047 de 2014 (compilado en el Decreto 1072 de 2015) “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, tal cobertura fue ampliada a los demás segmentos de la seguridad social, en los siguientes términos: “los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales”.

Se desprende de todo lo anterior, que el servicio público de transporte en vehículo taxi, supone condiciones especiales definidas legal y administrativamente, que dibujan un ámbito jurídico que se debe atender a la hora de establecer la existencia o no de un contrato de trabajo entre un conductor de taxi y el dueño del vehículo o la empresa de transportes en la que se encuentre afiliado el mismo, así:

- El servicio se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, por lo que la cuenta y riesgo en ningún caso puede recaer sobre el conductor dependiente<sup>2</sup>.
- El usuario es quien determina el lugar o sitio de destino, por lo cual el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes (usuario y conductor)<sup>3</sup>.
- No hay sujeción a rutas ni horarios<sup>4</sup>.
- El servicio se presta en forma individual, permanente e intransferible<sup>5</sup>.
- El conductor del vehículo debe portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite<sup>6</sup>. Tarjeta de operación que es expedida por la autoridad de transporte previa gestión de las empresas prestadoras del servicio público<sup>7</sup>.

---

<sup>2</sup> Artículo 6 del Decreto 172 de 2001

<sup>3</sup> Artículo 6 del Decreto 172 de 2001

<sup>4</sup> Artículo 6 del Decreto 172 de 2001

<sup>5</sup> Artículo 48 del Decreto 172 de 2001

<sup>6</sup> Artículo 45 del Decreto 172 de 2001

<sup>7</sup> Artículo 40 y 44 del Decreto 172 de 2001

- El conductor para prestar su servicio requiere la tarjeta de control que expide y referida la empresa<sup>8</sup>
- Están sometidos a vigilancia y control y deben afiliarse al sistema de Seguridad Social en calidad de cotizantes y en virtud del contrato de trabajo como dependientes.

En cuanto al propietario del vehículo, contempla la ley que lo que existe entre este y la empresa de transporte es un contrato de vinculación<sup>9</sup>, que se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente y en estos casos el propietario puede actuar: **1)** como empleador del conductor, si se acreditan los elementos constitutivos de un contrato de trabajo con este; **2)** como un representante de la empresa de transportes habilitada para prestar el servicio, bien por decisión de la empresa o por ejecutar las obligaciones atribuidas por la empresa de transporte en el contrato de vinculación que lo lleven a actuar como tal; o **3)** como un simple afiliado o asociado, sin vínculo alguno con el conductor del vehículo de su propiedad.

A pesar de lo anterior, todavía subsiste una vieja discusión en torno a cuál es la naturaleza jurídica del vínculo que une al conductor de Taxi con el dueño del mismo o con la empresa transportadora en la cual se encuentra inscrito o afiliado el vehículo. De un lado, se dice que los taxistas son trabajadores independientes, que manejan su horario de trabajo y que distribuyen el denominado "producido" o utilidad con el dueño del Taxi, obteniendo para sí el remanente o lo que queda tras el pago del canon diario de arrendamiento del vehículo, tanquearlo y entregarlo lavado a su dueño o al conductor que cubre el segundo turno del día, y desde otra orilla, se afirma que los taxistas que no son dueños del medio de producción, son verdaderos trabajadores dependientes, que pese a no estar sometidos al cumplimiento riguroso de un horario de trabajo, ya que se encuentran subordinados a condiciones especiales de trabajo, cuya imposición está dada por la misma dinámica de explotación del negocio del transporte individual de pasajeros, y quienes, además, no ejercen una verdadera tenencia sobre el vehículo, pues no cargan con los riesgos inherentes a la pérdida de la cosa, no tienen a su cargo la reparación de los daños que puedan llegar a producirse con ocasión de su uso y no tiene un carácter

---

<sup>8</sup> Artículo 49 del Decreto 172 de 2001

<sup>9</sup> Artículo 27 del Decreto 172 de 2001

aleatorio, pues la contingencia incierta de ganancia o pérdida no aumenta, disminuye ni exonera de la denominada "entrega" o cuota al conductor.

Ahora bien, no desconoce esta Sala las dificultades que impiden muchas veces una eficiente vigilancia sobre los actos que componen la prestación del servicio de transporte público. La deslaborización del trabajo de este gremio de trabajadores estuvo por mucho tiempo justificada en la imposibilidad material de llevar un control sobre los ingresos producto de la explotación del taxi, a cuenta de lo cual el propietario del vehículo no tenía más remedio que establecer una rentabilidad fija al conductor, haciendo aparecer lo que en la práctica se dibuja como una típica relación de trabajo, como un simple contrato de arrendamiento de un medio de producción o incluso como un contrato de asociación comercial con reparto diario de utilidades.

Sin embargo, es evidente, conforme enseña la regla de la experiencia, que el avance de la tecnología ha servido para disipar dicha barrera material. La incursión de nuevos medios tecnológicos favorece un mayor control del empleador (dueño del vehículo) sobre los ingresos que supone la explotación del taxi en el mercado abierto del transporte público. El uso del taxímetro, el GPS, las aplicaciones móviles, sensores de asientos y demás, debe revertir en un ascenso de la formalización laboral del conductor de taxi, pues es un imperativo legal que toda prestación personal de un servicio se encuentre regulada y amparada por un contrato de trabajo que origine un mínimo de derechos y retribuciones al prestador del servicio.

Para la Corte Suprema de Justicia, según lo enunciado en la sentencia 39259 del 17 de abril de 2013, el alcance al principio de primacía de la realidad, previsto en el artículo 53 de la Constitución Política, y la aplicación de la presunción prevista en el artículo 24 del C.S.T., abre la posibilidad de que un chofer de un taxi (o de cualquier otro medio público de transporte) tenga derecho a que se le reconozca todas las prestaciones laborales como primas y cesantías, pago de seguridad social, indemnizaciones, vacaciones y demás derechos consagrados por la ley, al concordar con la sentencia del *a-quem* (esto es, con la sentencia atacada en sede de casación), en la cual se indicó que en dicha relación debe quedar puestas en evidencia las siguientes características: **1)** La realización personal una actividad laboral por el contratista, es decir que en la prestación de servicio que se sostenga con contratante, propietario y/o la empresa que afilia exista una dependencia y no haya autonomía del taxista, que no le sea permitido al taxista

comisionar a otra persona para que recoja el taxi, lo entregue o que realice un turno por él. Esta actividad personal según la Corte Suprema de Justicia corresponde desvirtuarla al empleador y para hacerlo no basta con que exponga el contrato comercial o civil firmado por el conductor del vehículo. **2)** Que exista una subordinación del chofer con el propietario del vehículo o la empresa de servicios de taxis: esta subordinación consiste en que el taxista reciba órdenes e instrucciones o que reciba regañíos o llamados de atención, se le fijen horarios para recibir o entregar el vehículo, entre otros actos que no permitan la libertad de ejercicio de la actividad realizada por el taxista. **3)** Que el taxista reciba una contraprestación por sus servicios: significa que el taxista por el servicio prestado reciba un salario, que puede ser mensual, quincenal, diario, o aun cuando se trate del pago de una suma de dinero que quede después de la entregar la suma acordada al propietario o empresa de servicio de taxis, pues según la Corte Suprema de Justicia Sala Laboral, es posible pactar el salario a destajo, según lo estipulado en el Código Sustantivo de Trabajo, artículo 132, subrogado por la Ley 50 de 1990, Artículo 18, es decir, se pacta un determinado valor por cada unidad producida. Sobre este punto la Corte aclaró que *"(...) si el producido diario que recoge el conductor va a formar parte de su salario, el que lo tome él directamente o le sea entregado por el propietario no desdibuja la retribución económica que implica"*.

A propósito de esto último ya se ha pronunciado esta Sala, con ponencia del Dr. Francisco Javier Tamayo Tabares, en la sentencia No. 2014-00142, del 25 de agosto de 2015, en la que se anotó, respecto al elemento de la remuneración, que *"la utilidad que la actividad del conductor le reportaba lógicamente a su dueño, es la cuota diaria que recibía éste, esto es, una rentabilidad fija, al paso que a título de salario el conductor recibía una suma variable que dependía del realizo o producido diario a partir del pico de la utilidad del dueño, pactada de manera anticipada y diaria, modalidad de pago que no se opone a las previstas en el artículo 132 del CST, siempre que no esté por debajo del mínimo legal (...)"*

Volviendo a la anterior pieza jurisprudencial de la Corte Suprema, es del caso subrayar que respecto de la Ley 15 de 1959, coligió dicha Corporación que tal normativa establece una presunción iuris tantum, en el sentido que *"no solo presume que la vinculación laboral del conductor se hizo "con la empresa respectiva", sino que también "determina la solidaridad entre ésta y el propietario del vehículo"*.

Con base en las anteriores premisas, la Sala pasará a verificar si de las pruebas practicadas en primera instancia puede inferirse la existencia de un verdadero contrato de trabajo entre las partes enfrentadas en este juicio.

## 6.2. CASO CONCRETO

En interrogatorio de parte, afirmó el **demandante** que el dueño del vehículo automotor que conducía le exigía una entrega diaria de \$95.000 pesos y aunque reconoció que tras obtener el monto de la entrega diaria era libre de dedicarse a otras actividades diferentes a la conducción, aclaró que ello no era viable ni lógico, pues, en sus palabras: *“de nada servía yo montarme en un carro para hacer nada yo, para hacer solo lo de la entrega, eso no era lo ideal, tenía que seguir trabajando para hacer lo mío, para llevar a la casa”*. Agregó que al inicio de la relación laboral hacía las entregas cada dos días, pero con el paso del tiempo y por la confianza que fue ganando, empezó a hacer las entregas cada mes o antes si lo requería el dueño del taxi. Explicó que no recibía órdenes acerca de cómo hacer su trabajo, pero eventualmente lo llamaba la esposa del señor Edilberto Antonio para que la recogiera o le hiciera una vuelta dentro de su horario de trabajo y él acudía a su llamado y “obviamente” no le pagaban esas carreras; que al principio tenía prohibido pedir habilitación (o conduce) para atender servicios fuera del área metropolitana, pero con el tiempo el empleador se fue haciendo más flexible y así ganó libertad para operar donde el trabajo se lo exigiera; que no tenía un horario establecido, pero la orientación era que el vehículo debía parar a las 10:00 p.m. y él siempre respetó esa orden, cuyo cumplimiento era fácil de verificar por el dueño del vehículo, ya que tenía varios vehículos de su propiedad y cualquier otro conductor le hubiese podido contar que el automotor estaba circulando más allá de las 10:00 de la noche. Seguidamente explicó que su día de trabajo empezaba alrededor de las 06:30 a.m. y más o menos a las 11:00 a.m. tomaba un corto descanso para desayunar y almorzaba tarde para no perder las carreras del medio día, ya que a esa hora todavía le faltaba mucho para conseguir la entrega, dependiendo del día, ya que unos días son mejores que otros.

Por su parte el representante legal de Covichoralda, **Pablo César Marulanda Lares**, reconoció que a la fecha en que el actor prestó sus servicios, los propietarios de los vehículos afiliados a la Cooperativa tenían la obligación de acreditar la idoneidad profesional del conductor, la ausencia de multas de tránsito y de sentencias

condenatorias por accidentes de tránsito, pues la empresa debe responder por mantener una baja siniestralidad. Además, reconoció que en la empresa se conserva la hoja de vida de los conductores, porque es un requisito indispensable que solicita el área metropolitana de occidente de acuerdo al Decreto 1079 del Ministerio de Transporte, y aclaró que en esa hoja de vida se registran los incidentes con los conductores y su historial de siniestralidad. Aunque negó que bajo su reciente administración existiera comité de disciplina y desconoció por completo llamados de atención a los conductores, reconoció que en la proforma de afiliación del vehículo se estipula que los conductores estaban sometidos a los parámetros disciplinarios de la empresa y a otros comités como el de siniestralidad.

Por su parte, el señor **Edilberto Antonio Giraldo Rodríguez**, codemandado y propietario del vehículo conducido por el demandante, dijo que le había entregado al actor el vehículo sin restricción alguna, que podía llevárselo las 24 horas del día, guardarlo en su casa y trabajarlo en el horario que quisiera, que no era cierto que él, su esposa o sus familiares lo llamaran para pedirle servicios o favores, ya que tiene su carro particular y no requiere de los servicios de ninguno de sus taxis. Seguidamente reconoció que nadie distinto al demandante podía manejar el vehículo, pues la tarjeta de control que debía gestionar ante la empresa sólo lo registraba a él como conductor y tenía prohibido entregarle el vehículo a otro conductor. De otra parte, reconoció que el demandante había conducido su vehículo del 23 de octubre de 2011 al 06 de diciembre de 2017 y que al inicio de la relación se pactó con el conductor la entrega de una suma diaria que pagaba cada 15, 20 o 25 días por concepto del arrendamiento del vehículo y que siempre fue muy cumplido en el pago, que incluso utilizaba el vehículo para ir de paseo a fincas con su familia y que no tenía que pedir permiso para hacerlo. Finalmente indicó que cuando el vehículo requería reparaciones, el conductor elegía el mecánico y él asumía el costo de la reparación y los repuestos.

Finalmente, el señor **Héctor Jaime Moncada Gallego**, dijo que era muy amigo del demandante y que había conducido un vehículo para el demandado, que le consta que el demandante condujo el taxi del demandado entre los años 2011 al 2017, que lo trabajaba de 06:00 a.m. a 10:00 p.m. y que estaba comprometido a la entrega diaria, que corresponde a la "cuota" que le exigen al taxista y que ellos le llaman la entrega y que el ingreso del conductor dependía del excedente que se hiciera luego de recoger la entrega, lo que dependía del número de carreras que se hicieran. En los mismos términos

se expresaron los señores **Fabio González** y **Juan de Jesús Londoño Arcila**, quienes, a pesar de no conocer al demandante, como exconductores de vehículos del demandado, describieron un escenario igual al indicado por el testigo Héctor Jaime, coincidiendo con este en que tenían la obligación de responder por la denominada "entrega" y eran libres de elegir el horario para trabajar el vehículo, no eran vigilados en el cumplimiento del horario, ni en la rutas elegidas, ni en el número mínimo o máximo de servicios. Al respecto indicó el señor Fabio González que creía que la misma orden que le habían dado a él al momento en que le entregaron el taxi se la habían dado al demandante, que en su palabras fue: *"trabájelo las 24 horas y téngalo bien, si usted necesita algo diga qué tiene el carro para mandarlo al taller, pero no fue más (...) los carros nos lo daban a 24 horas, por eso teníamos que cuidarlos, no teníamos ni horario de salida y podíamos viajar y el único contacto que teníamos con el dueño del carro era para darle las entregas"*.

Con lo dicho hasta este punto no es motivo de controversia en la presente litis que el señor Yul Jaider Pinzón Amaya prestó sus servicios en el vehículo de propiedad del señor Edilberto Giraldo, adscrito a Covichoralda; operando de esta manera a favor del accionante, la presunción prevista en el artículo 24 del Código Sustantivo del Trabajo.

En lo que atañe a la remuneración, como se explicó en precedencia, en virtud del artículo 132 del Código Sustantivo del Trabajo, subrogado por la Ley 50 de 1990, artículo 18, es permitido pactar un determinado valor por cada unidad producida, sin que ello desdibuje tal elemento del presumido contrato. En el presente asunto, ha quedado acreditado que el demandante debía entregar al propietario del vehículo asociado y afiliado de la empresa, la suma de \$95.000 diarios, y el remanente que quedaba entre dicha suma y la totalidad de dinero producido configuraba el monto diario de salario percibido por el demandante.

En cuanto a la subordinación, es dable referir que, en este tipo de actividad, como se expuso líneas atrás, el contrato es atípico o sui generis, pues la existencia de la relación laboral surge precisamente de la naturaleza de la actividad contratada, ya que la misma ley dispone, entre otros elementos inherentes de la actividad: 1) que la misma debe prestarse dentro de un determinado radio de operación (área por donde es permitido transitar); 2) el usuario es quien determina el sitio o lugar de destino; 3) la prestación del servicio no tiene restricciones de horario; 4) la labor del conductor del vehículo tipo taxi es permanente, individual e intransferible, como quiera que para ejercer la labor, el conductor debe portar la tarjeta de control, la cual es expedida por la

empresa y contiene entre otros datos: fotografía y los datos del vehículo, lo que impide que el conductor pueda conducir otro vehículo de iguales características, delegar o ceder sus funciones.

Adicionalmente, en el presente caso se aportó una minuta del contrato de afiliación del vehículo a la empresa de transporte<sup>10</sup>, reconocida por el representante legal de la cooperativa de taxis en el respectivo interrogatorio, donde refirió que fue ese el modelo de contrato que se encontraba vigente al momento de la vinculación del demandante y pese a que expuso que ha tenido algunos cambios, no precisó cuáles. De dicha pieza probatoria se destaca su cláusula quinta, que indica: *“el asociado se obliga a exigir al conductor que adquiera la seguridad social, salud, pensión, ARL y tarjeta de control al día”*, obligaciones derivadas de lo preceptuado en la Ley 336 de 1996, el Decreto 1703 de 2002 y el Decreto 1072 de 2015 y que competen a las empresas o cooperativas habilitadas para prestar el servicio.

Asimismo, del párrafo primero de la cláusula sexta del mismo contrato, se deduce que los conductores son sujetos de sanciones o expulsiones por incumplir las normas y reglamentos de la cooperativa, y en la cláusula novena ibidem se contempla la obligación, tanto para el propietario como para el conductor, de permanecer en la frecuencia y canales asignados para prestar el servicio cuando sean solicitados, En este mismo sentido, el representante legal aceptó la existencia de diversos comités, entre ellos el de solidaridad, siniestralidad, educación, etc., y pese a que desconoció la existencia de sanciones o la constitución de un comité de disciplina durante su periodo como gerente, lo cierto es que esta es una información que debía conocer, bien para afirmarlo o para negarlo con claridad en el presente proceso, pues a la luz del artículo 194 del Código General del Proceso la confesión por parte del representante legal no se subsume a los hechos posteriores a su representación; por el contrario, ha de extenderse a los hechos y actos anteriores a la misma. Con todo, lo cierto es que, mediante prueba documental<sup>11</sup>, se vislumbra la existencia de un comité con facultades para conocer las faltas sobre indisciplina, lo mismo que las facultades del gerente para sancionar o expulsar al conductor que incumpliera con las normas y reglamentos de la cooperativa, documento que, si bien no permite tener certeza de la existencia de sanciones, si colige

---

<sup>10</sup> Folios 134 a 136 del cuaderno de primera instancia.

<sup>11</sup> Folios 134 a 136 del cuaderno de primera instancia.

la posibilidad de que las mismas se impongan, lo que pone de relieve la subordinación que niegan los codemandados.

Lo anteriormente expresado lleva a esta Sala a concluir que las codemandadas no lograron desvirtuar la presunción de subordinación, entre otras cosas porque el prestador del servicio estaba sometido al cumplimiento diario de la entrega, así la acumulara para efectuarla cada 15 o 20 días, y además tenía la obligación de mantener en óptimas condiciones el vehículo, llevarlo a reparación y mantenimiento, hacerle aseo y someterse al régimen disciplinario de la empresa a la cual estaba adscrito el automotor de servicio público. Aparte de lo anterior, el pago obligatorio de la seguridad social, como requisito para mantener la necesaria tarjeta de control para operar el vehículo y la exigencia de su pago puntual por la empresa operadora de transporte, constituye serios indicios de la existencia del contrato laboral.

Aparte de esas típicas expresiones de las cualidades de un empleador, considera la Sala mayoritaria que la mayor manifestación de dicho poder subordinante deviene precisamente de la exigencia de una renta fija diaria al conductor, pues es obvio que, para lograrla, el taxista debe invertir gran parte de su tiempo, a riesgo de que incluso un turno de 24 horas le resulte corto para hacerse con dicho monto (de alrededor de \$95.000 pesos diarios, según lo confesado por el propio demandado). De modo que el horario de trabajo, aunque no se ofrezca rígido sino flexible, viene dado por el tiempo que debe invertir el conductor del taxi en conseguir -sumando carreras o servicios- el monto de la entrega diaria más el tanqueo y el lavado del carro y alguna utilidad que justifique su esfuerzo y remunere su servicio. Y aunque se diga que el demandante era libre de manejar el tiempo a su antojo (es decir, sin estar sometido a un horario fijo), lo cierto es que independientemente de la hora en la que recibiera el taxi o empezara su jornada de trabajo, siempre debía responder por el mismo monto de la entrega exigida por el dueño del taxi.

Es que si el valor de la entrega, el costo del aseo y la tanqueada del vehículo se midiera en número de carreras, con una tarifa mínima de \$4.000 pesos, el conductor tendría que hacer al menos 46 carreras para librar dichos gastos fijos, y si en una ciudad pequeña como Pereira, cada servicio tiene una duración mínima de 10 minutos, esto se traduce en al menos 7 horas de trabajo para suplir los gastos fijos, sin tomar en cuenta el tiempo que el taxi circula sin carreras o se detiene al exterior del terminal de

transporte, el aeropuerto, un supermercado, centro comercial, etc., para tomar una carrera. Con lo cual luce injusto que se diga que el taxista es libre de manejar el tiempo laborado a su antojo y por lo es tanto autónomo en la prestación del servicio, pues tal afirmación, que no deja de ser un recurso retórico, se choca contra la realidad que enfrenta un conductor de taxi a diario para responder por la entrega, de la cual depende su continuidad en la actividad o la finalización del contrato.

De lo que viene de decirse, se revocará la decisión de primera instancia en el sentido de declarar la existencia de un verdadero contrato de trabajo entre el señor YUL JAIDER PINZÓN AMAYA y el codemandado EDILBERTO ANTONIO GIRALDO.

Ahora bien, frente a los extremos temporales de la relación laboral, se tomará como tales los señalados por el propio codemandado en interrogatorio de parte, esto es, del 23 de octubre de 2011 al 6 de diciembre de 2017.

En lo que atañe a la eventual responsabilidad que le cabe en la condena a la empresa de transporte demandada, es del caso anotar que la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia, tiene señalado que los artículos 15 de la Ley 15 de 1959 y 36 de la Ley 336 de 1996 constituyen una presunción especial de la relación laboral entre el conductor de servicio público, el propietario y la empresa afiliadora, y de ella se deriva una solidaridad distinta a la establecida en los artículos 34 y 35 del C.S.T., en tanto prevé que dichas empresas junto con los propietarios de los automotores son los responsables *“para efecto del pago de los salarios, prestaciones e indemnizaciones”*. Por lo tanto, se condenará solidariamente a la codemandada COVICHARALDA por las obligaciones laborales a cargo de la propietaria del vehículo conducido por el actor durante el término que duró la relación laboral con aquella.

### **6.2.1. LIQUIDACIÓN DE PRESTACIONES SOCIALES A CARGO DE LAS DEMANDADAS.**

Surge de la declaración de la existencia del contrato de trabajo la consabida obligación de pagar las prestaciones sociales inherentes a dicha relación, que, en el caso de las pretendidas por el demandante, se reducen al pago de cesantías, intereses a las cesantías, prima de servicio y compensación de vacaciones, sin tener en cuenta el pago

de horas extras y recargos como quiera que no se pidieron en la demanda y en segunda instancia las facultades ultra y extra petita del juzgador son limitadas. En ese orden, se liquidarán las prestaciones pedidas con base en un salario mínimo mensual legal vigente, ante la inexistencia de prueba que sirva al propósito de establecer el promedio de lo devengado diariamente por el demandante, pues los excedentes de la renta fija (o entrega, como se conoce en el argot del gremio transportador) eran variables y dependían del número de servicios realizados. Asimismo, para el efecto de la liquidación de las prestaciones sociales no se tendrá en cuenta el auxilio de transporte como quiera que el demandado confesó que disponía del vehículo las 24 horas y parqueaba el automotor dentro de su propia vivienda, de modo que no debía trasladarse a un sitio de trabajo especificó o a un parqueadero, pues el servicio lo prestaba en el vehículo puesto a su disposición, con lo cual la suma de las prestaciones económicas adeudadas asciende a la suma de \$7.209.853, que resulta de la suma de las prestaciones reclamadas y causadas entre el 23 de octubre de 2011 y el 06 de diciembre de 2017, descontando las prestaciones sociales causadas con anterioridad al 04 de mayo de 2015, sobre las cuales operó el fenómeno extintivo de la prescripción trienal, como quiera que la demanda fue presentada el 04 de mayo de 2018. Cabe agregar que dicho fenómeno no opera sobre las cesantías, toda vez que las mismas solo se hace exigibles al final de la relación laboral y las vacaciones solo se hacen exigibles al año siguiente a su causación, por lo que se encuentran prescritas las exigibles con anterioridad al 23 octubre de 2014.

AÑO	SALARIO	PRIMA	CESANTÍAS	I/CESANTÍAS	V/CIONES	TOTAL
23/10/11 al 31/12/11	\$ 535.600	prescrito	\$ 101.169	prescrito	prescrito	\$ 101.169
01/01/12 al 31/12/12	\$ 566.700	prescrito	\$ 566.700	prescrito	prescrito	\$ 566.700
01/01/13 al 31/12/13	\$ 589.500	prescrito	\$ 589.500	prescrito	prescrito	\$ 589.500
01/01/14 al 31/12/14	\$ 616.000	prescrito	\$ 616.000	prescrito	\$ 368.858	\$ 984.858
01/01/15 al 03/05/15				prescrito		
04/05/15 al 31/12/15	\$ 644.350	\$ 644.350	\$ 644.350	\$ 44.460	\$ 368.858	\$ 1.333.160
01/01/16 al 31/12/16	\$ 689.455	\$ 689.455	\$ 689.455	\$ 82.735	\$ 368.858	\$ 1.830.503
01/01/17 al 06/12/17	\$ 737.717	\$ 688.536	\$ 688.536	\$ 82.624	\$ 344.267	\$ 1.803.963
<b>TOTAL</b>						<b>\$ 7.209.853</b>

En cuanto a la indemnización por terminación unilateral, lo cierto es que el señor Edilberto Antonio Giraldo, en el escrito de contestación expuso que si bien el vehículo de su propiedad fue enajenado, el demandante siguió conduciendo el mismo vehículo

después de la venta, afirmación que no fue desvirtuada por la parte actora, y si bien al momento de rendir el interrogatorio de parte el demandante afirmó que trabajaba en una empresa de patatas fritas, no es posible establecer la calenda y las causas que llevaron a fenecimiento del vínculo laboral con el demandado.

En lo tocante a la indemnización moratoria por la falta de pago de la liquidación al finalizar el contrato, la sanción por la falta de consignación de las cesantías (artículo 99 de la Ley 50 de 1990 y la sanción contenida en el artículo 5 del Decreto 116 de 1976 por el no pago de intereses a las cesantías, es bien sabido que las mismas no son inexorables ni automáticas, pues precisan en el análisis de su componente subjetivo, en orden a auscultar en la conducta del obligado las razones que lo impulsaron a negarse a la cancelación de tales salarios o prestaciones sociales, y si las mismas son atendibles por estar revestidas de buena fe, procederá la exoneración de la condena. Es de anotar que en asuntos que revisten las mismas características del presente, la Sala ha exonerado al empleador demandado de las indemnizaciones moratorias previstas ante la falta de pago de prestaciones sociales, por ausencia de la consignación de las cesantías a un fondo previsto para tal finalidad y por el no pago de los intereses de estas últimas, al considerar que la sola declaración de la existencia del contrato realidad no indica *per se* que la conducta del demandado hubiere estado ausente de buena fe a la finalización del vínculo laboral al quedar debiendo las prestaciones sociales al actor, en la medida en que el obrar del empleador se había ceñido a lo que sobre la materia se estila en el medio automotor, no pudiendo afirmarse, con la contundencia que se requiere para imponer la sanción moratoria, que no es otra que la intención real encaminada al encubrimiento del contrato de trabajo, a través de una reprochable fachada o disfraz, en orden a ocultar el verdadero contrato, por cuanto ciertamente, las características del mismo, pudieron llevarle al convencimiento de que no estaba frente a un genuino contrato laboral (sentencia del 25 de agosto de 2015, Rad. 2014-00142, M.P. Francisco Javier Tamayo Tabares). Por lo anterior, en su lugar, se ordenará la indexación de las sumas adeudadas para compensar el efecto inflacionario que sufre el dinero con el simple transcurrir del tiempo.

En resumen, se revocará la sentencia de primera instancia y en su defecto se declarará la existencia del contrato de trabajo en los términos antes señalados y se condenará al pago de las prestaciones enumeradas en precedencia.

Las costas procesales de ambas instancias correrán por cuenta de las demandadas en un 80%, como se ordenará a continuación.

En mérito de lo expuesto, el **Tribunal Superior del Distrito Judicial de Pereira (Risaralda), Sala Laboral No. 4**, Administrando Justicia en Nombre de la República y por autoridad de la Ley,

### **R E S U E L V E:**

**PRIMERO: REVOCAR** la sentencia de primera instancia, por las razones expuestas en la parte motiva de esta providencia.

**SEGUNDO: DECLARAR** que entre el señor **YUL JAIDER PINZON AMAYA** el demandado **EDILBERTO ANTONIO GIRALDO RODRÍGUEZ** existió contrato de trabajo entre el 23 de octubre de 2011 al 06 de diciembre de 2017.

**TERCERO: DECLARAR** que los codemandados **EDILBERTO ANTONIO GIRALDO RODRÍGUEZ** y la **COOPERATIVA DE TAXIS DE RISARALDA LTDA-COVICHORALDA** son solidariamente responsables para efecto del pago de la suma de siete millones doscientos nueve mil ochocientos cincuenta y tres pesos (\$7.209.853) que corresponden a prima de servicios, cesantías, intereses a las cesantías y vacaciones según lo expuesto en precedencia.

**CUARTO: DECLARAR** prescritas las acreencias laborales causadas con anterioridad al 04 de mayo de 2015 conforme a lo expuesto en la parte motiva de la sentencia.

**QUINTO: CONDENAR** a los codemandados a reconocer al demandante la suma de siete millones doscientos nueve mil ochocientos cincuenta y tres pesos (\$7.209.853) que corresponden a prima de servicios, cesantías, intereses a las cesantías y vacaciones conforme a lo narrado en la presente providencia..

**SEXTO: ORDENAR** la indexación de las sumas adeudas hasta la fecha del pago efectivo.

**SÉPTIMO: ABSOLVER** a las codemandadas de las demás pretensiones de la demanda.

**OCTAVO: CONDENAR** en costas procesales de ambas instancias a los demandados en un 80% de las causadas, liquídense por el juzgado de origen.

**Notifíquese y cúmplase.**

La Magistrada ponente,

Con firma electrónica al final del documento  
**ANA LUCÍA CAICEDO CALDERÓN**

Los Magistrados,

Con firma electrónica al final del documento  
**GERMAN DARIO GOEZ VINASCO**

Con firma electrónica al final del documento  
**JULIO CÉSAR SALAZAR MUÑOZ**  
**SALVA VOTO**

**Firmado Por:**

**Ana Lucia Caicedo Calderon**  
**Magistrado Tribunal O Consejo Seccional**  
**Sala 1 Laboral**  
**Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

**Julio Cesar Salazar Muñoz**  
**Magistrado Tribunal O Consejo Seccional**  
**Sala 2 Laboral**

**Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

**Firma Con Salvamento De Voto**

**German Dario Goez Vinasco  
Magistrado  
Sala 003 Laboral  
Tribunal Superior De Pereira - Risaralda**

Este documento fue generado con firma electrónica y cuenta con plena validez jurídica,  
conforme a lo dispuesto en la Ley 527/99 y el decreto reglamentario 2364/12

Código de verificación:

**a281846244022769a4ce165de740f3cc21df050565d32e2e81e0badfd4d1901  
9**

Documento generado en 20/08/2021 03:17:02 PM