

**INFORME DE PONENCIA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY No. 003 DE 2020 -CÁMARA- ACUMULADO  
CON LOS PROYECTOS NO. 174 DE 2020 -CÁMARA-, 185 DE 2020 -CÁMARA-, 199 DE 2020 -CÁMARA-, 242  
DE 2020 -CÁMARA- Y 446 DE 2020 -CÁMARA-**

Bogotá D.C. 16 de diciembre de 2020

Doctora

**Adriana Gómez Millán**

Vicepresidente Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad

**Asunto:** Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 003 de 2020 -Cámara- **acumulado con los proyectos** No. 174 de 2020 -Cámara-, 185 de 2020 -Cámara-, 199 de 2020 -Cámara-, 242 de 2020 -Cámara- y 446 de 2020 -Cámara-.

Respetada señora Vicepresidente, reciba un cordial saludo.

En cumplimiento a las dos designaciones efectuadas por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, mediante las comunicaciones identificadas bajo los radicados Nos. C.S.C.P. 3.6 – 575/2020 y C.S.C.P. 3.6 – 818/2020 y, con fundamento en los artículos 150, 153 y 156 de la ley 5° de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 003 de 2020 -Cámara- **acumulado con los proyectos** No. 174 de 2020 -Cámara-, 185 de 2020 -Cámara-, 199 de 2020 -Cámara-, 242 de 2020 -Cámara- y 446 de 2020 -Cámara-.

Cordialmente,

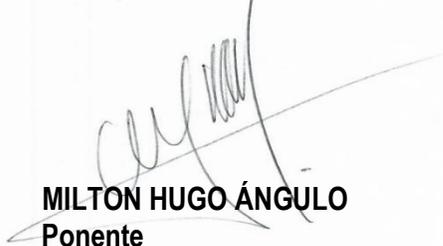


**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Coordinador Ponente

**OSWALDO ARCOS B.**  
Coordinador Ponente



**AQUILEO MEDINA ARTEAGA**  
Ponente



**MILTON HUGO ÁNGULO**  
Ponente

**CIRO RODRIGUEZ PINZÓN**  
Ponente

**INFORME DE PONENCIA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY No. 003 DE 2020 -CÁMARA- ACUMULADO CON LOS PROYECTOS NO. 174 DE 2020 -CÁMARA-, 185 DE 2020 -CÁMARA-, 199 DE 2020 -CÁMARA-, 242 DE 2020 -CÁMARA- Y 446 DE 2020 -CÁMARA-**

Los Representantes a la Cámara que suscribimos la presente ponencia nos permitimos presentar ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. **003** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA CATEGORÍA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” **acumulado con los proyectos** No. **174** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES QUE MODERNIZAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS, ESTABLECIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, SANA COMPETENCIA Y EQUITATIVA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO ENTRE TODOS LOS PRESTADORES PERMANENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS”, **185** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY 336 DE 1996 Y SE AUTORIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES”, **199** de 2020 -Cámara- “POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y SE FIJAN LOS REQUISITOS Y CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, **242** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES”, y **446** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI”.

El presente Informe está compuesto por cinco (5) apartes, de la siguiente manera:

I. ANTECEDENTES.

II. OBJETOS DE LOS PROYECTOS DE LEY.

III. CONSIDERACIONES GENERALES.

III.I. SISTEMA ECONÓMICO COLOMBIANO.

III.II. LA ECONOMÍA COLABORATIVA.

III.III. LA ECONOMÍA COLABORATIVA COLOMBIANA.

III.IV. PERFIL DE LOS CONDUCTORES QUE UTILIZAN LAS PLATAFORMAS DE TRANSPORTE.

III.V. RECOMENDACIONES DE LAS AUTORIDADES QUE TIENE A SU CARGO VIGILAR, PROMOVER Y GARANTIZAR LA LIBRE COMPETENCIA.

III.VI. RECOMENDACIONES DEL FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE (ITF) DE LA ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE).

III.VII. MARCO DE DERECHO COMPARADO.

III.VIII. PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE SEPARACIÓN ENTRE LO PÚBLICO Y LO PRIVADO.

III.IX. PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS DE MOVILIDAD.

IV. SUSTENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL.

**V. MESAS DE TRABAJO PÚBLICAS.**

VI. PLIEGO DE ENMIENDAS.

VII. PROPOSICIÓN.

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 003 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS NO. 174 DE 2020 CÁMARA, 185 DE 2020 CÁMARA, 199 DE 2020 CÁMARA, 242 DE 2020 CÁMARA Y 446 DE 2020 CÁMARA.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. ANTECEDENTES

Sea lo primero indicar, que desde el año 2015 el Congreso de la República ha presentado diferentes iniciativas de carácter legislativo con el firme propósito de regular el servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas, así: (i) Proyecto de Ley No. 44 de 2015 -Cámara- “Por medio de la cual se licencia el uso de plataformas virtuales en el transporte terrestre de pasajeros”, archivado en primer debate; (ii) Proyecto de Ley No. 126 de 2015 -Senado- “Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte mediante plataformas tecnológicas y se dictan otras disposiciones”, archivado por tránsito de legislatura; (iii) Proyecto de Ley No. 03 de 2016 -Senado- “Por medio del cual se apoya la modernización del transporte”, archivado por tránsito de legislatura; (iv) Proyecto de Ley No. 198 de 2016 -Cámara- “Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas” archivado en primer debate; (v) Proyecto de Ley No. 204 de 2016 -Cámara- “Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte mediante plataformas tecnológicas y se dictan otras disposiciones”, archivado por tránsito de legislatura y (vi) Proyecto de Ley No. 292 de 2019 -Cámara- “Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales” archivado por tránsito de legislatura.

Ahora bien, las iniciativas legislativas objeto de estudio, esto es, el Proyecto de Ley No. 003 de 2020 -Cámara- **acumulado con los proyectos** No. 174 de 2020 -Cámara-, 185 de 2020 -Cámara-, 199 de 2020 -Cámara-, 242 de 2020 -Cámara- y 446 de 2020 -Cámara-, fueron presentadas por ochenta (80) Congresistas de diferentes bancadas que integran el Senado de la República y la Cámara de Representes, a saber:

PROYECTO DE LEY	AUTORES
<b>Proyecto de Ley No. 003 de 2020 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA CATEGORÍA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b>	EDWIN GILBERTO BALLESTEROS Representante a la Cámara EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara RUBY HELENA CHAGUI SPATH Senadora de la República HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA Senador de la República ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI Senador de la República AMANDA ROCIO GONZÁLEZ Senadora de la República MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara ESTEBAN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara CARLOS ANDRÉS TRUJILLO Senador de la República
	CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY	AUTORES
<p>Proyectos de Ley No.174 de 2020 Cámara “<b>POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES QUE MODERNIZAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS, ESTABLECIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, SANA COMPETENCIA Y EQUITATIVA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO ENTRE TODOS LOS PRESTADORES PERMANENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS</b>”</p>	<p>JOHN MILTON RODRÍGUEZ Senador de la República EDUARDO EMILIO PACHECO Senador de la República EDGAR ENRIQUE PALACIO M. Senador de la República JAIRO CRISTANCHO TARACHE Representante a la Cámara MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ Representante a la Cámara OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara</p>
<p>Proyecto de Ley No. 185 de 2020 Cámara “<b>POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY 336 DE 1996 Y SE AUTORIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES</b>”</p>	<p>CIRO ANTONIO RODRIGUEZ PINZON Representante a la Cámara ALFREDO APE CUELLO BAUTE Representante a la Cámara EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara MONICA LILIANA VALENCIA Representante a la Cámara FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA Representante a la Cámara JHON ARLEY MURILLO BENITEZ Representante a la Cámara JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS Representante a la Cámara OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara BUENAVENTURA LEÓN LEÓN Representante a la Cámara MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER Representante a la Cámara</p>
<p>Proyecto de Ley No. 199 de 2020 Cámara “<b>POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y SE FIJAN LOS REQUISITOS Y CONDICIONES QUE</b></p>	<p>Dr. ÁLVARO URIBE VÉLEZ RUBY HELENA CHAGÜI SPATH Senadora de la República MIGUEL ÁNGEL BARRETO Senador de la República RODRIGO LARA RESTREPO Senador de la República PAOLA ANDREA HOLGUÍN Senadora de la República NICOLÁS PÉREZ VÁSQUEZ Senador de la República AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ</p>

PROYECTO DE LEY	AUTORES
<p><b>DEBEN CUMPLIR PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p>	<p>Senadora de la República MARÍA DEL ROSARIO GUERRA Senador de la República FERNANDO NICOLÁS ARAUJO Senador de la República CARLOS MANUEL MEISEL Senador de la República CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ Senador de la República JOSÉ OBDULIO GAVIRIA Senador de la República SANTIAGO VALENCIA GONZÁLEZ Senador de la República JOHN HAROLD SUAREZ Senador de la República HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ Senador de la República GABRIEL JAIME VELASCO Senador de la República CARLOS FELIPE MEJÍA Senador de la República ALEJANDRO CORRALES Senador de la República PALOMA SUSANA VALENCIA Senadora de la República YENICA ACOSTA Representante a la Cámara JUAN MANUEL DAZA Representante a la Cámara OSCAR DARIO PEREZ Representante a la Cámara JOSÉ JAIME USCATEGUI Representante a la Cámara ESTEBAN QUINTERO Representante a la Cámara JUAN FERNANDO ESPINAL Representante a la Cámara ENRIQUE CABRALES BAQUERO Representante a la Cámara JOHN JAIRO BERRIO Representante a la Cámara HÉCTOR ÁNGEL ORTIZ Representante a la Cámara CESAR EUGENIO MARTÍNEZ Representante a la Cámara</p>

PROYECTO DE LEY	AUTORES
	<p>           LUIS FERNANDO GÓMEZ            Representante a la Cámara            JHON JAIRO BERMUDEZ            Representante a la Cámara            MARGARITA RESTREPO            Representante a la Cámara            ÁLVARO HERNÁN PRADA            Representante a la Cámara            JAIRO CRISTANCHO            Representante a la Cámara            JOSÉ VICENTE CARREÑO            Representante a la Cámara            JUAN DAVID VÉLEZ            Representante a la Cámara            EDWARD DAVID RODRÍGUEZ            Representante a la Cámara            RUBÉN DARÍO MOLANO            Representante a la Cámara            HERNÁN GARZÓN            Representante a la Cámara            GUSTAVO LONDOÑO            Representante a la Cámara            JENNIFER KRISTIN ARIAS            Representante a la Cámara            JUAN PABLO CELIS            Representante a la Cámara            RICARDO FERRO            Representante a la Cámara            GABRIEL JAIME VALLEJO            Representante a la Cámara            OSCAR VILLAMIZAR            Representante a la Cámara            MARÍA FERNANDA CABAL            Senadora de la República         </p>
<p> <b>Proyecto de Ley No. 242 de 2020 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES”</b> </p>	<p>           MAURICIO TORO ORJUELA            Representante a la Cámara            RICHARD AGUILAR VILLA            Senador de la República            CÉSAR AUGUSTO LORDUY            Representante a la Cámara            IVÁN MARULANDA GÓMEZ            Senador de la República            FABIO FERNANDO ARROYAVE            Representante a la Cámara            JUAN CARLOS WILLS         </p>

PROYECTO DE LEY	AUTORES
<b>Proyecto de Ley No. 446 de 2020 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI”</b>	Representante a la Cámara <b>JORGE ENRIQUE ROBLEDO CASTILLO</b> Senador de la República <b>JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGÓ</b> Representante a la Cámara

De lo anterior, se advierte que el Congreso de la República desde hace más de cinco (5) años se ha preocupado por presentar iniciativas que respondan a las dinámicas sociales, económicas y tecnológicas del país propias del siglo XXI, al tratar de incluir en el sistema jurídico nacional un régimen que regule el servicio de transporte intermediado por plataformas.

En tal sentido, es menester recordar que desde el derecho romano Hermógenes a quien se le atribuye la autoría del llamado Código Hermogeniano publicado en tiempos del emperador Diocleciano, en el en Digesto 1.5.2 señalaba: "Todo el Derecho ha sido constituido por causa de los hombres"; de modo tal, que se considera que los proyectos de ley objeto de estudio son las bases con las cuales se creará el derecho que se encargará de regular los nuevos paradigmas del transporte en la República de Colombia.

Por lo tanto, se estima que el Congreso de la República como único representante de la rama legislativa del poder público, se encuentra legitimada para emanar la ley que se encargue de regular el servicio de transporte intermediado por plataformas, conforme a lo dispuesto en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política, a quien le corresponde a hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. Asimismo, el numeral 2° del artículo 6 de la Ley 5 de 1992 “*Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes*”, establece dentro de las funciones que tienen a cargo los legisladores la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación, con el propósito de promover la prosperidad general, representando al pueblo y estableciendo un orden justo<sup>1</sup>.

## II. OBJETOS DE LOS PROYECTOS DE LEY

El artículo 1° del Proyecto de Ley No. **003** de 2020 -Cámara- “**POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA CATEGORÍA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, establece el siguiente objeto: La presente Ley tiene por objeto crear y regular la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.

Por su parte, el artículo 1° del Proyecto de Ley No. **174** de 2020 -Cámara- “**POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES QUE MODERNIZAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS, ESTABLECIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, SANA COMPETENCIA Y EQUITATIVA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO ENTRE TODOS LOS PRESTADORES PERMANENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS**”, dispone lo que a continuación se transcribe: La presente ley tiene por objeto la modernización del sistema de transporte terrestre individual de pasajeros, a partir de la creación de un marco jurídico que reconozca el transporte permanente mediado por plataformas abiertas,

<sup>1</sup> De conformidad con el artículo 2 de la Constitución Política y el artículo 7 de la Ley 5 de 1992.

para así establecer las condiciones de seguridad, sana competencia y equitativa participación en el mercado, entre todos los prestadores permanentes del servicio de transporte terrestre individual de pasajeros.

A su turno, el artículo 1° del Proyecto de Ley No. **185** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY 336 DE 1996 Y SE AUTORIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES”, contiene la siguiente disposición: La presente Ley tiene por objeto incorporar una nueva categoría en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, garantizando la libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, así como el promover la implementación de nuevos medios tecnológicos y modos de movilidad con miras a lograr un desarrollo sostenible.

El artículo 1° del Proyecto de Ley No. **199** de 2020 -Cámara- “POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y SE FIJAN LOS REQUISITOS Y CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, preceptúa que: La presente ley tiene por objeto reglamentar la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros de forma segura y eficiente mediante plataformas tecnológicas, fijando condiciones para los conductores, propietarios de vehículos particulares y a los vehículos en los cuales se preste servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros.

A contrario sensu, el artículo 1° del Proyecto de Ley No. **242** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES”, contiene el siguiente objeto: La presente ley tiene por objeto la regulación del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.

Finalmente, el artículo 1° del Proyecto de Ley No. **446** de 2020 -Cámara- “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI” consagra el objeto que se ilustra a continuación: La presente ley tiene por objeto establecer las reglas para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi mediante el uso de plataformas de internet, de conformidad con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, así como en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

De los objetos de los proyectos de ley acumulados expuestos en líneas atrás, se advierte que tienen como común denominador, la regulación del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.

### **III. CONSIDERACIONES GENERALES**

#### **III.I. Sistema económico Colombiano:**

En la República de Colombia el sistema económico establecido es el de libre mercado, en donde las iniciativas privadas abarcan la gran mayoría de los medios de producción, empero, de manera concomitante se encuentran también organizaciones de capital mixto, integradas por parte del sector público y privado, así como las empresas públicas. Por regla general, el sector privado participa en la toma de decisiones de carácter político, social, económico, administrativo y cultural de la Nación.

Con respecto a la propiedad privada, el artículo 58 de la Constitución Política de 1991 garantiza la propiedad privada, señalando que “(...) la propiedad es una función social que implica obligaciones (...)” y el artículo 333 preceptúa que “(...) **la actividad económica y la iniciativa privada son libres** dentro del bien común (...) [l]a libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades (...)”.

Sobre la actividad productiva de bienes y servicios, en virtud del mandato constitucional contenido en el artículo 334 tiene el Estado “(...) **intervendrá, por mandato de la ley**, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, **en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos** y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, **el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano** (...)”. (Negritas y subrayados fuera del texto original).

Con relación a los servicios públicos el artículo 365 constitucional consagra que “(...) son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. **Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios** (...)”. (Negritas y subrayados fuera del texto original).

Así las cosas, para referirse a la libertad de empresa e intervención del Estado en la economía de la Nación, los ponentes consideran imperante hacer remisión al espíritu del constituyente del año de 1991, a través del Proyecto de Reforma Constitucional No. 64<sup>2</sup>, radicado el 7 de marzo de 1991, por el Dr. Rodrigo Lloreda Caicedo, ante la Comisión Quinta que conoció de los temas económicos, sociales y ecológicos, cuya exposición consideró:

#### “1. Libertad de empresa e intervención:

*La libertad de empresa es el presupuesto fundamental de prosperidad de los ciudadanos, como factor del desarrollo integral. Por ello, se reafirma su vigencia, como eje de nuestro régimen económico, a través de sus dos expresiones más amplias: la libertad de empresa y la economía de mercado, concebidas en función del bien común.*

*Para precisar el alcance de la función del estado en la regulación de la economía, se determinan los fines de la intervención a la luz de dos criterios rectores: racionalizar y democratizar la economía.*

*EL otro gran objetivo de las leyes de intervención es la protección y adecuado aprovechamiento de los recursos naturales, junto a la defensa de la ecología y de un medio ambiente sano.*

#### 2. Libertad de iniciativa:

*Una de las razones por la cuales crece el sector informal de la economía y se multiplica la corrupción administrativa, consiste en la obligación de adquirir permisos previos para adelantar actividades como la apertura de un negocio, la formación de una sociedad, la fundación de un Colegio o la construcción de una casa. La mayoría de los permisos previos podrían sustituirse por garantías otorgadas por las personas en el sentido de que adelantarán la actividad respectiva*

---

<sup>2</sup> Recuperado de: <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll28/id/466/rec/2>.

conforme a las normas aplicables. Sólo en casos excepcionales, cuando el efecto nocivo de una actividad realizada contra las normas pertinentes resulte irreparable, se justifica la exigencia del permiso previo. Terminar con éste es, entonces, la mejor manera de garantizar la libertad de empresa.

### 3. Libre competencia y protección contra monopolios:

**La experiencia en muchos países ha demostrado que en sistemas de libre competencia se alcanza mayor producción de bienes y servicios, más empleo y mejor remunerado, que en sistemas de economía dirigida.** Sin embargo, para que el país se beneficie de la libre competencia no es suficiente que las autoridades se abstengan de regular la vida de los negocios; es indispensable que eviten la formación de monopolios y la realización de prácticas tendientes a impedir la competencia libre. Los monopolios a veces son inevitables, porque surgen de situaciones naturales o tecnológicas (economías de escala) o como estímulo a la investigación (patentes). Resultaría utópico o contraproducente evitar que tales monopolios se dieran en la práctica. Lo que sí puede hacerse es evitar que las empresas que gozan de uno de los monopolios indicados reciban, además, subsidios públicos y debe evitarse que aquellas empresas que no operan en condiciones que lleven naturalmente al monopolio, realicen actividades tendientes a adquirir una posición monopolística en el mercado". (Negritas y subrayados fuera del texto original).

### **III.II. La economía colaborativa:**

Los cambios en las dinámicas mundiales y las condiciones globales producto de las crisis económicas, avances tecnológicos y nuevas preferencias sociales han dado lugar a un nuevo modelo denominado economía colaborativa, el cual se presenta como un nuevo paradigma económico, social e inclusive legal, donde las tecnologías de la información y las comunicaciones promueven la creación de alternativas de generación de ingresos, y a la vez opciones eficientes y asequibles para satisfacer las necesidades de las personas alrededor del mundo en sectores de movilidad, turismo, finanzas, educación, entre muchos otros<sup>3</sup>.

Bajo este modelo colaborativo, las plataformas tecnológicas han ido cambiando la forma en que se prestan los servicios, modificando la forma de organización de las empresas, surgiendo estructuras mercantiles dedicadas sólo a poner en contacto clientes o usuarios con prestadores de servicios individuales. De esta manera se articulan cuatro elementos característicos<sup>4</sup>:

1. Utilizan tecnología de la información (sistemas de TI) para facilitar las transacciones red entre iguales o peer-to-peer;
2. Poseen sistemas de calificación basados en el usuario para el control de calidad, garantizando un nivel de confianza entre consumidores y proveedores de servicios que no se han reunido previamente;
3. Ofrecen flexibilidad a quienes prestan servicios a través de las plataformas y en la medida en que las herramientas y los activos son necesarios para proporcionar un servicio;

---

<sup>3</sup> Sastre Centeno, José Manuel; Inglada Galiana, María Elena. La economía colaborativa: un nuevo modelo económico. En: CIRIEC - España. Revista de economía pública, social y cooperativa, 94 2018: 219-250.

<sup>4</sup> Penn Joanna y Wihbey Uber (3 Junio 2016) Airbnb and consequences of the sharing economy: Research roundup. Revista Journalist Resource. Harvard Kennedy School. Disponible en: <http://bcn.cl/26smk> (agosto, 2018).

4. Se basan en el uso de los bienes subutilizados propios del oferente del servicio.

Al respecto, el Grupo de Estudios Económicos de la Superintendencia de Industria y Comercio perpetró una investigación en abril del 2018, denominada “Regulación y Competencia en Economías Colaborativas”<sup>5</sup>, con el ánimo de definir la economía colaborativa y de cómo ha logrado nuevas formas de producción, comercio y consumo, modificando incluso la manera como los consumidores y los productores hacen intercambio de bienes y servicios con la redefinición de los alcances de plataformas digitales como elemento esencial para facilitar dichas transacciones, al considerar entre otros apartes, los que se ilustran a continuación:

*“(…) En los últimos años, la economía colaborativa ha innovado la manera como los consumidores y los productores intercambian bienes y servicios. A pesar de que las reglas actuales se están enfrentando a nuevas dinámicas que dificultan temas como la protección a la competencia, se están generando beneficios en cuanto a la **reducción de los costos de transacción, menores asimetrías de la información y se está generando un uso más eficiente de las plataformas tecnológicas**. El propósito de esta sección es presentar una revisión de la literatura de lo que, hasta el momento, se ha escrito en materia de la economía colaborativa.*

*(…)*

*De acuerdo con lo anterior, el surgimiento de la economía colaborativa no se explica únicamente por la aparición de la tecnología, obedece también a una necesidad de la sociedad de hacer un mejor uso de los recursos existentes por medio de una adecuada redistribución de estos.*

*Ahora bien, definir el término de economía colaborativa, sugiere un reto que implica considerar que actualmente nos estamos enfrentando a nuevos y diversos modelos y actividades. En tal sentido, es importante tener en cuenta la definición propuesta en Bostman & Rogers (2010) donde mencionan que la economía colaborativa es “un sistema económico basado en el uso compartido de bienes o servicios infrautilizados, de forma gratuita o mediando un precio, directamente por particulares”. Éste resulta ser un concepto suficientemente amplio para acoger los diferentes modelos colaborativos que hay actualmente.*

*Las características de un modelo de economía colaborativa ayudan a tener mayor claridad sobre la manera de definir o catalogar una actividad específica dentro de estos modelos. Las características más relevantes de una economía colaborativa son:*

- *Tener presente que las prácticas que se puedan desarrollar en estos modelos **conducen al uso o utilización de bienes y servicios compartidos.***
- *La presencia de una plataforma tecnológica para una **intermediación entre oferentes de bienes y servicios y los usuarios.***
- *El objetivo de estos modelos es el aprovechamiento de bienes y servicios a través del uso compartido. Como los modelos peer to peer (P2P), donde **la estructura son principalmente los pares, y no las relaciones contractuales.***

Adicionalmente, la economía colaborativa se encuentra estructurada sobre cuatro pilares, los cuales son de gran importancia a la hora de realizar un análisis legal respecto del modelo de economía colaborativa.

- La capacidad de maximización: la cual hace referencia a que con los modelos de economía colaborativa se busca obtener el máximo uso de un producto, así como de espacios o recursos que no están siendo utilizados.
- La participación: Las plataformas de economía colaborativa constituyen una forma de participación en la economía por parte de los ciudadanos, en ese sentido, la economía colaborativa se estructura sobre las iniciativas sociales que buscan replantear los modelos económicos.
- La confianza y el uso de mecanismos de reputación: se refiere la seguridad, confianza y la garantía que proporcionan las plataformas tecnológicas tanto a quienes ofrecen bienes y servicios, como a quienes hacen uso de las mismas como usuarios.
- La desprofesionalización de los servicios: debido a la tecnología y a la presencia e algoritmos capaces que determinar diferentes variables de transacción, hace que las personas que ofrecen productos y servicios en modelos de economía colaborativa no necesariamente deben ser personas profesionales.  
(...)" (Negrillas y subrados fuera del texto original).

### III.III. La economía colaborativa Colombiana:

El más reciente análisis del Centro de Investigación Económica y Social, FEDESARROLLO elaborado en julio del año 2020, titulado "Las plataformas digitales, la productividad y el empleo en Colombia"<sup>6</sup> advierte que "(...) [l]a crisis de salud pública y económica ocasionada por la pandemia del COVID-19 ha ilustrado de manera palpable el valor económico y social de las plataformas digitales, y ha ayudado a despejar dudas sobre su papel positivo en varios frentes como el crecimiento, la generación de ingresos y la bancarización. En particular, en la reconfiguración de las cadenas de valor que genera la pandemia, **las plataformas digitales son vitales para armonizar las restricciones de distanciamiento social con la circulación de bienes y servicios. Adicionalmente, la creación y retención de empleo que han podido proporcionar las plataformas ha sido y será una variable crítica de la política social y de reactivación**; especialmente, si se tiene en cuenta que en el mes de abril se perdieron cerca de 5.4 millones de empleos (GEIH, 2020)". (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

En tal sentido, las plataformas digitales se yuxtaponen a constituir una parte importante y creciente del diario vivir de nuestro país. Igualmente, el aludido estudio señala que "(...) difícilmente se pueden concebir actividades como desplazarse, alimentarse, hacer compras y cumplir con obligaciones familiares y burocráticas sin la existencia de estas. Así mismo, las plataformas digitales **constituyen una fuente alternativa de generación de ingresos adicionales en un entorno de flexibilidad y autodeterminación, y proveen un colchón importante de ingresos ante eventualidades como pérdidas de empleo, crisis económicas o migraciones forzosas** (...)". (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

Así las cosas, es importante destacar que la investigación denominada "Las plataformas digitales, la productividad y el empleo en Colombia", responde a un interrogante que permiten dilucidar el alcance de las plataformas en Colombia, a saber: "¿Cuál es la magnitud y la relevancia del sector de las plataformas en Colombia?", para lo cual estimó lo que se cita a continuación:

---

<sup>6</sup> Recuperado de: <https://www.repository.fedesarrollo.org.co/handle/11445/3962>.

“(...)

*Esta contribución se estimó a través de cinco variables: la inversión, la productividad, el empleo, el bienestar de los consumidores y el medio ambiente; que se resumen en una estimación de la participación de las plataformas en el PIB. Las principales conclusiones que se pueden derivar del estudio son las siguientes:*

- *En un escenario conservador, el aporte de las plataformas al PIB se estima en 0.2 puntos porcentuales (p.p.), de los cuáles 0.18 p.p. corresponden a la remuneración al sector trabajo y al capital que hacen los prestadores de servicios, y 0.02% al aporte a la productividad a través de los negocios aliados.*

- *Adicionalmente, las plataformas tienen efectos en dimensiones no medidas en las cuentas nacionales, como el bienestar al consumidor (estimado en 0.08% del PIB) y el medio ambiente (el impacto de las plataformas se estima en una reducción de 40,000 toneladas anuales de CO<sub>2</sub>, proporción pequeña del total de emisiones de Colombia -237 millones de toneladas anuales- pero con algún impacto alto localizado en los clústeres que usan más los servicios de plataformas de envío).*

- *De acuerdo con las encuestas realizadas, **43% de los negocios aliados afirman que su afiliación a las plataformas los ha llevado a aumentar el uso del internet, 37% a aceptar medios digitales de pago, 20% a pagar más impuestos, 14% a llevar registro de contabilidad y 18% a registrarse en la 5 Cámara de Comercio. Así mismo, 45% de los prestadores de servicios afirman que las plataformas los han llevado a abrir una cuenta bancaria.***

(...)

- *A pesar de que las condiciones de los prestadores de servicios a través de plataformas son inferiores a las de los trabajadores asalariados en términos de ingresos y de afiliación a seguridad social, son ligeramente superiores a las de los trabajadores cuenta propia. Por esta razón, para establecer el impacto de las plataformas sobre el bienestar social **es fundamental preguntarse qué estarían haciendo los prestadores de servicios de plataformas si no existiesen estos negocios**.*

(...). (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

Frente a las conclusiones, el mencionado estudio arroja las siguientes: **1)** Las plataformas favorecen la innovación, la bancarización, el uso de tecnologías, la formalización y en particular, el pago de impuestos por parte los aliados.; **2)** Las plataformas generan beneficios diversos a diferentes tipos de colaboradores, que ejercen esta labor como actividad complementaria, encuentran en las plataformas la posibilidad de completar sus ingresos laborales en circunstancias de necesidad; los colaboradores con alto nivel educativo encuentran en las plataformas la posibilidad de tener actividades de jornada flexible, que no se encuentran disponibles en el mercado laboral formal y una respuesta a necesidades apremiantes de ingresos y **3)** los trabajadores comúnmente excluidos del mercado laboral, encuentran en las plataformas una oportunidad de generar ingresos sin ser discriminados, y en condiciones laborales que incluso pueden ser superiores a las que encuentran en el mercado, y los colaboradores de educación media encuentran en las plataformas una alternativa a la informalidad y el desempleo.

De manera particular, frente al rol de las plataformas de movilidad para la reactivación económica, se destaca su importante papel desde dos puntos de vista principalmente: a) los sistemas de transporte masivo no van a ser

suficientes para movilizar a la cantidad de personas que realizan viajes diariamente, y no van a ser seguros para mantener el distanciamiento social y b) las nuevas formas de producción y de consumo involucran un elevado uso de servicios prestados a través de este tipo plataformas.

#### **III.IV. Perfil de los conductores que utilizan las plataformas de transporte:**

Con relación a este acápite, se trae a colación que la División de Mercados Laborales del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), materializó en octubre de 2019, un estudio bajo el nombre “¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México”<sup>7</sup>. De dicho estudio se logró establecer que las plataformas digitales pueden mejorar el funcionamiento de los mercados caracterizados por problemas de coordinación y altos niveles de fragmentación, como lo es el mercado del transporte de pasajeros.

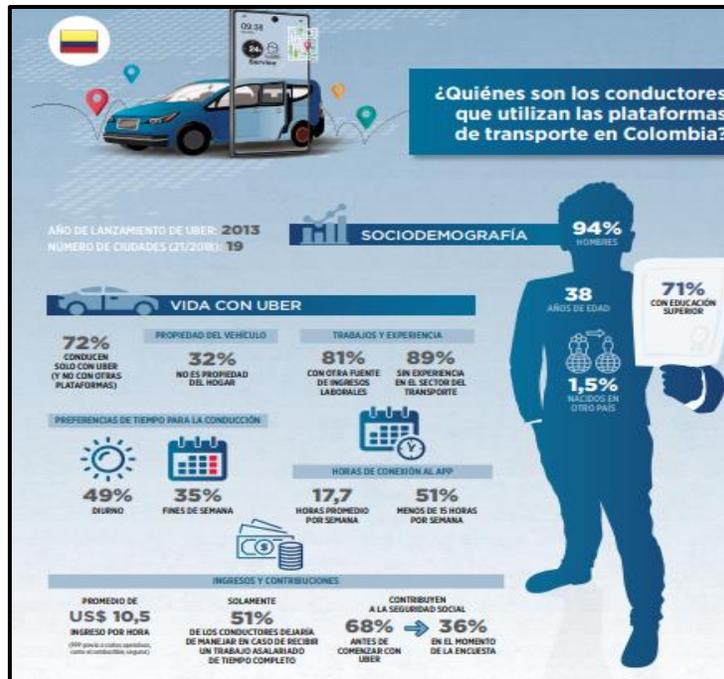
Igualmente, el análisis señala que para América Latina, la adopción de plataformas digitales, especialmente en el transporte de pasajeros, ha sido considerable, lo que podría aumentar las posibilidades de contar con mejores alternativas ocupacionales para los trabajadores de la región, caracterizada por sus altos niveles de informalidad e inseguridad ciudadana.

Así las cosas, el estudio obtuvo el perfil del conductor promedio de la región como “(...) un hombre de 38 años, con niveles elevados de educación formal y sin experiencia previa en el sector de transporte. En promedio, utilizan la plataforma 19 horas por semana y la mayoría lo hace menos de 30 horas por semana. El ingreso bruto promedio triplica el salario mínimo por hora de los países seleccionados, con pequeñas diferencias por país, género y edad. Las principales razones para unirse a la plataforma son la capacidad de generar más ingresos y de trabajar con horarios más flexibles. Solo el 40% de los conductores dejaría de conducir con Uber si se les ofreciera un trabajo de tiempo completo con un ingreso equivalente a todos sus ingresos laborales (...)”.

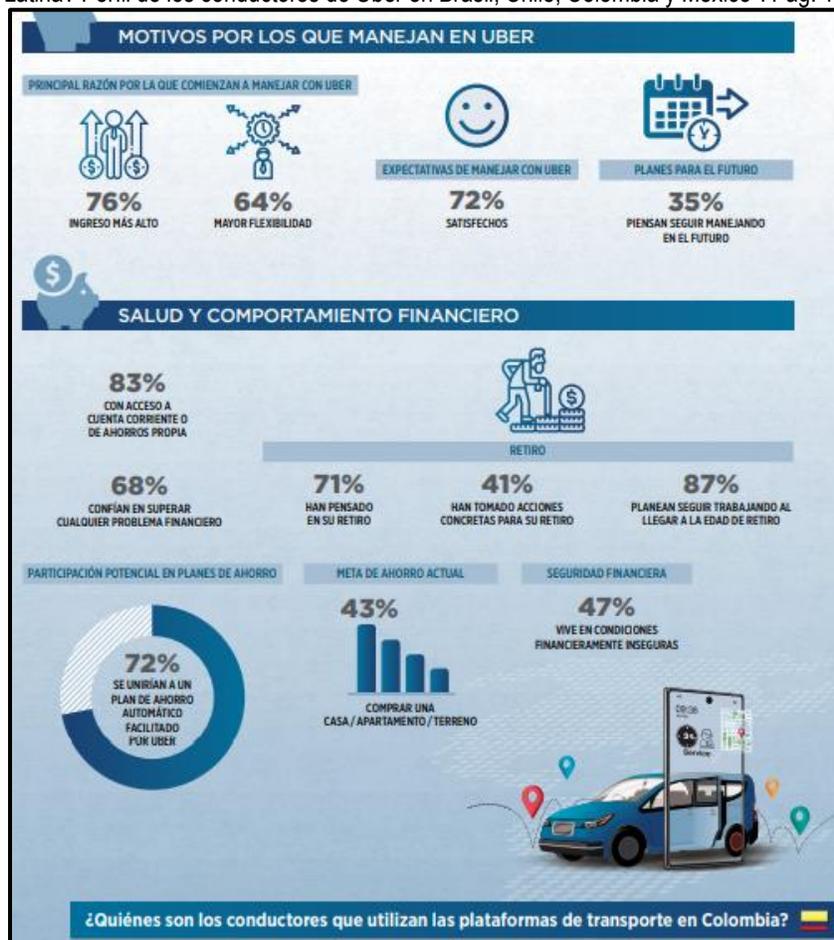
Para la República de Colombia, se extrae la siguiente caracterización:

---

<sup>7</sup> Recuperado de: <https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de>.



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID). "¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México". Pág. 14.



Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo (BID). “¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México”. Pág. 15.

Como corolario, el informe elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) de manera contundente arroja las siguientes conclusiones:

1. **“Las plataformas digitales se están convirtiendo en una alternativa de transporte de pasajeros cada vez más importante.** La proporción de la población adulta de Estados Unidos que ha utilizado aplicaciones móviles al menos una vez para conectarse con conductores se duplicó entre 2015 y 2018, al pasar del 15% al 36%. A nivel mundial, las plataformas de transporte de pasajeros como Uber o Didi completaron cerca de 24.000 millones de viajes en 2018, lo que representa un aumento del 50% respecto al 2017. Impulsada por la innovación digital y el aumento de la conectividad en línea, la popularidad de estos servicios refleja el aumento más claro de las plataformas digitales bajo demanda como intermediarios de la oferta y la demanda en varios sectores de la economía”.
2. **“El aumento de las plataformas de transporte se debe al modelo de suministro de servicio que tiene barreras relativamente bajas para que las personas ofrezcan viajes en automóvil a través de la plataforma.** Una vez que la persona cumple con los requisitos de la plataforma para conducir, puede pasar el tiempo que desee al volante y en el horario que mejor se acomode a sus necesidades. Esta flexibilidad hace que las plataformas sean una forma atractiva de generar ingresos para muchas personas, incluidas aquellas que no tienen previa experiencia como conductores profesionales. Hall y Krueger (2018) mostraron que solo el 20% de los conductores de Uber en Estados Unidos había trabajado en la industria del transporte en su trabajo anterior, y apenas el 28% a lo largo de su carrera”.
3. **“El interés de los investigadores y los encargados de formular políticas en comprender las implicaciones que tienen las plataformas digitales en el mercado laboral ha aumentado significativamente.** Muchos académicos se han centrado en analizar el impacto de ofrecer servicios a través de plataformas de transporte en las decisiones laborales. La publicación de una serie de estudios sobre los conductores ha ofrecido información acerca de las horas que utilizan la plataforma, los ingresos generados, y las motivaciones y las características de los participantes. La mayoría de estos estudios se centran en mercados desarrollados, como Estados Unidos, Europa y Australia (ver Hall & Krueger, 2018; Landier et al., 2016; y Alphabet, 2019). Mientras tanto, la investigación enfocada en las implicaciones de las plataformas digitales de transporte y otras plataformas en el mercado laboral en países menos desarrollados es escasa”.

**III.V. Recomendaciones de las autoridades que tiene a su cargo vigilar, promover y garantizar la libre competencia:**

- **Comisión Federal de Competencia Económica de los Estados Unidos Mexicanos (COFECE).**

La COFECE en abril de 2016, realizó una contribución en el 14° Foro Latinoamericano y del Caribe de Competencia, sobre la “Innovación disruptiva en América Latina y el Caribe: Retos en la aplicación de la ley de competencia y oportunidades para la abogacía”<sup>8</sup>, asociada al impacto que tienen los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles en el proceso de competencia y libre concurrencia.

---

<sup>8</sup> Recuperado de: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF\(2016\)1/es/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/LACF(2016)1/es/pdf).

La intervención, realizada por la COFECE encontró que **en los servicios de transporte público tradicionales, específicamente en taxis, había al menos dos problemas que pueden distorsionar la prestación del servicio en detrimento del consumidor**, constituidos por: “(i) las asimetrías de la información: los consumidores no cuentan con información suficiente sobre aspectos importantes tales como la confiabilidad del conductor, seguridad, previsibilidad de precios y calidad del servicio. Esta situación reduce los incentivos para mejorar la calidad del servicio o innovar, pues de cierta forma se aprovecha la posición cautiva del consumidor y, (ii) problemas de coordinación: los tiempos del punto de encuentro son inciertos tanto para consumidores como para conductores lo que tiene consecuencias en la demanda, oferta y uso eficiente de los vehículos”.

En tal sentido, considera que **el uso de aplicaciones móviles<sup>9</sup> se ha convertido en una solución eficiente para resolver la relación asimétrica entre conductores y pasajeros**, pues:

*“(a) las rutas son planificadas automáticamente por el sistema de la plataforma móvil, eliminando la posibilidad de que los conductores se desvíen y cobren un precio o tarifa más elevados;*

*(b) algunas empresas de este tipo de servicios han buscado ofrecer ventajas de calidad para el consumidor, como sistemas de calificaciones, y*

*(c) claridad sobre los tiempos de espera para concretar el viaje. Asimismo, este tipo de servicios ha mejorado la información disponible para los conductores o prestadores de servicio, por lo que se facilita que la oferta sea más acorde con la demanda a través del tiempo y en distintos lugares geográficos. Lo anterior, se debe a que estos sistemas permiten tener acceso tanto a información histórica como en tiempo real sobre las condiciones de la demanda, por lo que los conductores pueden ajustar sus rutas para maximizar la cantidad de clientes”. (Subrayados fuera de texto original).*

- **Superintendencia de Industria y Comercio de la República de Colombia (SIC).**

El Grupo de Estudios Económicos de la Superintendencia de Industria y Comercio a través del estudio “Regulación y Competencia en Economías Colaborativas”<sup>10</sup> efectuó una serie de recomendaciones para regular las plataformas de economía colaborativa en Colombia, tal y como se observa en la cita que sigue a continuación:

### **“7. Recomendaciones para Colombia**

*Colombia no ha sido ajena a las nuevas dinámicas resultantes del desarrollo y consolidación de las Economías Colaborativas. Al respecto, existe evidencia amplia y suficiente sobre la entrada de nuevos jugadores que han representado cambios importantes en la forma tradicional en la que se desarrollan muchos sectores.*

*Desde diferentes esferas del gobierno, tanto a nivel nacional como local, se ha buscado entender la problemática y examinar de qué manera las diferentes innovaciones disruptivas se logran insertar*

<sup>9</sup> La COFECE define a las aplicaciones móviles la siguiente manera: “(...) con base en el desarrollo de las tecnologías de teléfonos inteligentes (smartphone) y los sistemas de posicionamiento global (GPS), recientemente han surgido diversas empresas dedicadas a mediar el acuerdo entre proveedores y usuarios de servicios de transporte por medio de aplicaciones basadas en teléfonos móviles (EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE o ERTs)”.  
<sup>10</sup>

Recuperado de: [https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Proteccion Competencia/Estudios Economicos/Documentos elaborados Grupo Estudios Economicos/Economias Colaborativas GEE final.pdf](https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Proteccion%20Competencia/Estudios%20Economicos/Documentos%20elaborados%20Grupo%20Estudios%20Economicos/Economias%20Colaborativas%20GEE%20final.pdf).

en las distintas esferas de la sociedad, no solamente siendo eficaces y efectivas como solución a un problema de mercado, sino que, a su vez, logren alinearse al sistema regulatorio que debería existir en cada uno de los sectores. Frente a este último punto, surge un primer punto como recomendación derivado de lo expuesto en el presente estudio: **Es necesario establecer un campo de juego equilibrado que garantice una efectiva y real competencia entre incumbentes y entrantes disruptivos en materia de innovación, que permita una asignación eficiente y socialmente deseable producto de la interacción en el mercado.** (...). (Negrillas y subrayados fuera del texto original).

A su vez, el Superintendente Delegado para la Protección de la Competencia de la SIC, profirió el concepto de abogacía No. 280358 del 26 de noviembre de 2015<sup>11</sup>, en virtud del cual, ejecutó un análisis económico de los taxis, particularmente, sobre las fallas del mercado que presentan y así como también, de las correcciones que efectúan sobre el mercado las innovaciones disruptivas en el transporte individual de pasajeros, dado que, resuelven eficazmente problemas de asimetría de información y de coordinación, a la vez que atienden a una demanda no cubierta, al considerar entre otros, los supuestos fácticos y jurídicos que se ilustran a continuación:

“(...)

## **1.2. Análisis Económico del Mercado.**

### 1.2.1 Fallas del mercado de taxis en Colombia

El artículo 2.2.1.3.1 del Decreto 1079 de 2015, estipula lo siguiente:

*"Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio **eficiente, seguro, oportuno y económico**, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la **libre competencia** y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales"* (Resaltado fuera de texto).

*Sin embargo, la evidencia disponible demuestra que el servicio de taxi en Colombia en algunos casos no cumple con dichos principios. En efecto, desde el punto de vista del consumidor, el mercado actual se enfrenta a una situación de: i) demanda no atendida o; ii) de demanda atendida pero insatisfecha. Así, la frecuencia en las quejas de los usuarios de taxis, como los problemas de seguridad y abuso en el cobro de las tarifas, ponen en tela de juicio el cumplimiento de los principios regulatorios referidos.*

*Desde el punto de vista económico, estos problemas en la prestación del servicio público se pueden atribuir a tres fallas del mercado colombiano, cuales son, **asimetrías de la información, problemas de coordinación y distorsiones ocasionadas por la regulación.***

#### **a) Asimetrías de la información**

*El servicio de transporte individual en muchos casos enfrenta problemas de información sobre la seguridad, la calidad del vehículo, la identidad de quien demanda el servicio y de quien lo ofrece, la confiabilidad, el conocimiento de la ciudad y de las rutas, y la conformación de las tarifas, entre otra*

---

<sup>11</sup> Recuperado de: [http://normograma.info/sic/docs/cto\\_sjyc\\_0280358\\_2015.htm](http://normograma.info/sic/docs/cto_sjyc_0280358_2015.htm).

información relevante para el perfeccionamiento y ejecución del contrato de transporte. Esta multiplicidad de dimensiones del problema hace que se reduzcan las posibilidades de prestar un servicio idóneo.

**La asimetría en la información se materializa en los casos de selección adversa y riesgo moral.** De acuerdo con la literatura económica, se conoce como selección adversa la situación en la cual una de las partes del contrato, previo al perfeccionamiento del negocio jurídico, cuenta con una ventaja por tener mayor información sobre: i) las características del bien o servicio que ofrece; o ii) sobre otra variable que resulta relevante para el desarrollo de la relación contractual. Por su parte, el riesgo moral ocurre cuando las partes tienen un nivel de información equivalente al momento de firmar el contrato, sin embargo, una vez empiezan a ejecutarse las obligaciones, una de las partes no puede verificar que la otra parte efectivamente cumple el contrato".

En consecuencia, la asimetría de la información en el mercado colombiano se podría traducir en los siguientes problemas que afectan tanto a la demanda como a la oferta:

**Inseguridad:** No conocer exactamente con quién se está contratando genera un alto riesgo de inseguridad para el pasajero y para el taxista, ya que cada uno podría estar dispuesto a no tratar en forma adecuada al otro.

- **Expectativa insatisfecha del estado del vehículo:** En muchas ocasiones las características físicas de los vehículos no son conocidas ni observadas de manera ex ante por el usuario, quien desconoce si el servicio va a cumplir con criterios mínimos de calidad esperados.

- **Desconocimiento de aptitudes de manejo:** Dado que el usuario desconoce las aptitudes de manejo del conductor al que está contratando puede estar expuesto a situaciones en las que se incumplan normas de tránsito.

- **Abusos en las tarifas:** Si bien las tarifas están reguladas, es común que los usuarios se quejen porque consideran que se les cobró de más, ya sea porque el taxímetro pareciera ser más rápido de lo normal o bien porque la ruta elegida no resulta ser la más eficiente en materia de tiempos de desplazamiento.

- **Negativa a prestar el servicio:** Con frecuencia los taxistas se niegan a prestarle el servicio a los usuarios. Usualmente esto ocurre luego de que el taxista le haya preguntado al usuario cuál es su destino, y si el mismo no le interesa al conductor, simplemente se niega. Esto causa una demanda no cubierta.

#### **b) Problemas de coordinación:**

Los usuarios no saben dónde pueden tomar un vehículo, y los conductores no saben el lugar exacto donde podrán recoger pasajeros. De esta forma, dado que a ambas partes se les dificulta saber en dónde y a qué horas pueden encontrar a la contraparte, se genera una demanda no cubierta, por usuarios que no consiguen el servicio, o en caso de conseguirse, dicha demanda será insatisfecha debido a las demoras.

La literatura económica reconoce las complejidades extraordinarias que representa el mercado de servicio de taxis, dada la interacción geográfica que se requiere entre los conductores de taxi y los usuarios para lograr una eficiente asignación de los recursos. En efecto, **una distribución ineficiente de la oferta implica: i) un mayor número de taxis circulando vacíos por la ciudad; y ii) un aumento en el tiempo de espera de los usuarios que se traduce en una demanda insatisfecha.** Adicionalmente, la ausencia de optimización de los recursos acarrea, además del incremento en costos de operación, **externalidades negativas como la congestión y contaminación.**

En el caso colombiano, los autores Rodríguez & Acevedo han profundizado sobre la utilización eficiente del taxi en Bogotá y han llegado a conclusiones desalentadoras: "Según el Plan de Movilidad (PNM), **los taxis ocupan un 32% de la red vial bogotana para transportar únicamente el 5% de los viajes motorizados, mientras que en un automóvil privado se realiza un 20% de los viajes y se usa el 42% de la infraestructura.**"

La materialización de esta falla de mercado se presenta en los siguientes ejemplos representativos de ineficiencias asignativas:

- **Imposibilidad de conseguir servicio de taxi:** Los usuarios pueden no conseguir un servicio de taxi en algunos lugares y/o momentos. Esto genera una demanda no cubierta.

**Dificultad de conseguir un servicio en horas pico:** Los usuarios pueden tardar mucho tiempo en conseguir un servicio de taxi a determinadas horas del día.

**Dificultad de conseguir un servicio en determinadas zonas de las ciudades:** Por razones de densidad, amplitud de vías y dirección de los viajes, los taxistas por lo general buscan usuarios en determinadas zonas. Sin embargo, aún es más difícil conseguir un servicio en algunos lugares que en otros.

**Congestión:** La cantidad de taxis buscando un cliente puede ocasionar que se congestionen las vías, reduciendo el bienestar de toda la sociedad, incluidos los usuarios de taxis y los propios taxistas.

### **c) Distorsiones ocasionadas por la regulación**

**Las restricciones al número de licencias, así como la limitación de precios, si bien es cierto que persiguen objetivos legítimos como el de reducir la congestión al intentar evitar un exceso de oferta de vehículos, reducir los costos de monitoreo de flota y el riesgo de abusos en el cobro de tarifas a los usuarios, también generan distorsiones significativas a la dinámica competitiva entre los agentes.**

Este tipo de distorsiones causadas por la regulación de un mercado ha sido aproximado por el economista Leibenstein (1966) bajo el concepto de ineficiencia X. En su artículo académico "Eficiencia Asignativa vs Eficiencia-X", el autor señala que si bien la microeconomía le ha dado una alta importancia a la eficiencia asignativa, hay otro tipo de eficiencia que puede ser más significativa, a la que llamó "Eficiencia-X". Bajo motivaciones adecuadas, los administradores de una compañía

se esforzarán para producir en un nivel cercano al óptimo, punto del cual se alejarán si no tienen la motivación necesaria.

Sin embargo, el autor observó que con el mismo nivel de equipos técnicos, la producción por empleado podía tener resultados muy distintos, que atribuyó a la ausencia de incentivos. La Eficiencia-X es determinada por tres (3) elementos: i) eficiencia motivacional dentro de la compañía; ii) eficiencia motivacional externa; y iii) eficiencia en los insumos, por razones ajenas al mercado. La competencia es uno de los elementos que presionan el cambio, y a falta de motivación adecuada, los administradores de una firma pueden permitir un grado considerable de adormecimiento en sus operaciones y abstenerse de implementar mecanismos para reducir costos.

Si se aplica esta teoría al caso sometido a análisis, se puede considerar la situación en la cual **un mercado de taxis tiene regulación que limita la cantidad de licencias otorgadas e impone restricciones a las tarifas. Aquellos oferentes que ya tienen esas licencias y que conocen de antemano las limitaciones a su poder de fijar el precio de su servicio, no "sufren" de una presión competitiva, por lo que se pueden permitir un cierto nivel de ineficiencia, que se podría plasmar en reducciones de la calidad del servicio o en falta de interés por invertir para mejorar dicha calidad.**

Adicionalmente, **las limitaciones del acceso al mercado y la regulación de precios tienen un efecto proteccionista sobre los ingresos de los propietarios de taxis, situación que, sumada a la regla de reposición según la cual únicamente se permite el ingreso de un taxi en reemplazo de otro, ha dado lugar a la creación de un mercado secundario de cupos.** En efecto, el monto al cual se transan las licencias de manera informal en este mercado paralelo, pone en evidencia el valor que está dispuesto a pagar un entrante, con el fin de asegurarse un cupo en este mercado que le asegura un ingreso.

**Según información recaudada en fuentes públicas, el valor del cupo oscila entre \$90 y \$120 millones de pesos, valor que no representa ingresos a la Nación sino únicamente al vendedor.**

### **1.3. Innovaciones disruptivas en el transporte individual de pasajeros**

Recientemente han surgido diversas empresas que se dedican a mediar el acuerdo entre usuarios y proveedores del servicio de transporte a través de aplicaciones de teléfonos inteligentes. Este tipo de servicios se pueden clasificar en tres (3): i) plataformas complementarias, que conectan a usuarios con conductores de servicios de transporte individual y especial; ii) plataformas independientes, que conectan a usuarios con conductores de vehículos particulares; y (iii) plataformas mixtas que combinan las modalidades anteriores.

**Estas plataformas han colaborado para resolver eficazmente problemas de asimetría de información y de coordinación, dado que permiten conocer los datos del conductor, planificar rutas, contratar una tarifa dinámica, desglosar la tarifa, evaluar con consecuencias a la contraparte, y conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio, construyendo así un nuevo producto en el mercado.** Adicionalmente, con su introducción al mercado se ha inyectado una **dinámica competitiva ocasionada por la rivalidad entre las diferentes alternativas disponibles para los usuarios.**

Estas aplicaciones proveen un sistema de auto regulación efectivo y atienden una demanda no cubierta o cubierta de forma insatisfactoria, al tiempo que generan una rivalidad en el mercado de transporte individual de pasajeros. Estas plataformas suponen la eficiente integración de tres tecnologías: i) teléfonos inteligentes; ii) sistemas de posicionamiento global (GPS, por sus siglas en inglés); y iii) medios de pago electrónicos.

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

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

### III.VI. Recomendaciones del Foro Internacional del Transporte (ITF) de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE):

El ITF es una organización intergubernamental con cincuenta y siete (57) países miembros. Actúa como un grupo de reflexión para la política de transporte y organiza la Cumbre Anual de Ministros de Transporte. ITF es el único organismo mundial que cubre todos los modos de transporte; está integrada administrativamente a la OCDE.

Ahora bien, el 18 de mayo de 2016 el ITF a través del documento titulado “¿Cómo deberían los gobiernos regular las aplicaciones de transporte de pasajeros a demanda y los taxis?”<sup>12</sup>, estableció las bondades propias de las plataformas de transporte basadas en aplicaciones, de la siguiente manera: **(i)** “las aplicaciones de transporte comercial son populares porque ofrecen un servicio sencillo, coherente y universalmente disponible para quienes pueden acceder a ellas”; **(ii)** “los servicios de movilidad basados en aplicaciones ofrecen mayor transparencia, certeza y capacidad de rendir cuentas que los servicios tradicionales requeridos a pie de calle o expedidos vía radio (radiotaxi)”; **(iii)** “las aplicaciones de transporte comercial mejoran la asignación de la capacidad disponible, lo que beneficia a los usuarios, a los operadores y a las ciudades, así como al medio ambiente”; **(iv)** “las aplicaciones de transporte comercial ofrecen valor a los conductores al brindarles oportunidades de trabajo flexible”; **(v)** “Cada vez con mayor frecuencia, los operadores tradicionales de taxis ofrecen aplicaciones de transporte, por lo que resulta menos necesario establecer una distinción normativa entre plataformas basadas en aplicaciones y taxis” y **(vi)** “los servicios de transporte requeridos a pie de calle tienen características que justifican un tratamiento regulatorio especial”. (Negritas y subrayados fuera del texto original).

---

<sup>12</sup> Recuperado de: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/2016-05-18-cpb-ride-hailing-apps-sp.pdf>.

De igual modo, el ITF arguyó que los reguladores al momento de expedir las políticas que rijan la materia, deben garantizar la seguridad pública, la protección de usuarios y conductores, así como el cumplimiento de las obligaciones fiscales; para tal efecto, estableció los principios reguladores que deben tener los regímenes sobre las plataformas de transporte basadas en aplicaciones (v.gr. centrarse en las necesidades de los usuarios y de la sociedad, mantener un marco normativo sencillo y uniforme, elegir enfoques reguladores innovadores y flexibles y, utilizar una regulación basada en datos para incrementar los beneficios para todos), tal y como se precisa a continuación:

**“Centrarse en las necesidades de los usuarios y de la sociedad:** La política debe permitir innovaciones que contribuyan a objetivos de política tales como el acceso equitativo, la seguridad, el bienestar de los usuarios y la sostenibilidad. Es probable que esto implique aligerar los controles de entrada al mercado y las tarifas reguladas de los servicios de taxi.

**Mantener un marco normativo sencillo y uniforme:** Los reguladores deben evitar la creación de diferentes categorías de proveedores. Si fuera preciso establecer diferenciaciones éstas deberían explicitarse, justificarse y someterse a revisión frecuente.

**Elegir enfoques reguladores innovadores y flexibles:** Las nuevas tecnologías y la disponibilidad de mejores datos permiten una supervisión selectiva de los servicios de alquiler. La recopilación automatizada a efectos fiscales de las tarifas cobradas, la supervisión a bordo del estado del vehículo, del comportamiento del conductor, etc. permiten perfeccionar la supervisión y cumplir los objetivos de política.

**Utilizar una regulación basada en datos para incrementar los beneficios para todos:** Permitir a los operadores optar entre un régimen regulador más liviano u otro más oneroso, a cambio de compartir datos que puedan utilizarse para generar beneficios para el conjunto de la sociedad”.

### III.VII. Marco de derecho comparado:

Este punto resulta de alta relevancia para la discusión de los seis (6) proyectos de ley que han sido acumulados, toda vez, que le permite a los ponentes tener un panorama de la regulación legal existente a nivel internacional, sobre la prestación del servicio de transporte mediante el uso de plataformas tecnológicas.

Por lo tanto, es necesario precisar que este tipo de regulaciones han sido concebidas como “(...) aquella técnica de intervención del Estado mediante la cual se dicta y/o establecen medidas de ordenación de las actividades económicas para conseguir objetivos de interés público (...)”<sup>13</sup>. Estas disposiciones, por lo general contienen diversas instituciones jurídicas, que por ejemplo, instituyen las funciones de supervisión y fiscalización, potestades de sanción e incluso la potestad de resolver controversias entre los sujetos regulados.

Es que los fundamentos que ostenta un Estado para regular una actividad económica, particularmente están ligados a “(...) cubrir necesidades básicas o de carácter esencial para la población, que en los países de Iberoamérica cuyos ordenamientos jurídicos se identifican con la vertiente de Derecho Administrativo Europeo se

---

<sup>13</sup> Danós Ordóñez, J. (2015). La Regulación Económica. Recuperado de: <https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/regulacion-economica-594201730>.

tiende a asignarles un régimen jurídico especial que denominan «servicios públicos» (...)»<sup>14</sup> o servicios de interés general.

Ahora bien, para desarrollar este capítulo se tendrá en cuenta el marco legal que ha sido emanado en Latinoamérica, específicamente en Costa Rica, La Paz (Bolivia), Montevideo (Uruguay), Mendoza (Argentina), en los Estados de Yucatán, Guanajuato y Ciudad de México (CDMX) de los Estados Unidos Mexicanos y en Europa, en la República Portuguesa; para el efecto, los regímenes serán ilustrados en los cuadros que siguen a continuación:

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
<p><b>República de Costa Rica</b></p>	<p>Ley Núm. 51 de 20 de junio de 2019. Ley para Establecer la Política Pública del Desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico.</p>	<p>La norma tiene por objeto establecer como una prioridad del Gobierno de Puerto Rico el desarrollo de la Economía Colaborativa, con el fin de atraer nuevas empresas a Puerto Rico, así como incentivar el desarrollo de empresas, tanto existentes como potenciales, que faciliten el intercambio de bienes y servicios en Puerto Rico a través de plataformas digitales y otras tecnologías, pero siempre tomando en consideración un justo balance entre los sectores afectados y previamente reglamentados (art. 2).</p> <p>El artículo 4° dispone, que con el fin de velar por un desarrollo pleno y equitativo de la Economía Colaborativa en todos los sectores económicos, se le delega al Departamento la facultad de implementar y supervisar la política pública de la Economía Colaborativa, de ser necesario, por medio de: (1) la reglamentación a ser aprobada sobre los asuntos bajo su jurisdicción y (2) la revisión y sugerencias de los reglamentos adoptados y/o a ser adoptados por los Secretarios(as) o Jefes(as) de las agencias pertinentes a cada industria de la Economía Colaborativa que se regula, para garantizar que los mismos se promulgan considerando la política pública establecida en esta legislación en coordinación con el Comité Asesor.</p> <p>Finalmente, en el artículo 5 otorga una serie de facultades específicas a un Departamento para velar por el cumplimiento de la política pública de la Economía Colaborativa.</p>
<p><b>Gobierno Autónomo Municipal de La Paz (Bolivia)</b></p>	<p>Decreto Municipal No. 005 de 2017</p>	<p>El artículo 1° dispone que su objeto es regular el Servicio Privado de Transporte de Pasajeros contratado mediante plataformas tecnológicas y determinar los requisitos, procedimiento y</p>

<sup>14</sup> Ídem.

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		<p>condiciones que se deberán seguir para la prestación del citado servicio.</p> <p>Para la aplicación e interpretación del Decreto, el artículo 5° dispone unos principios que son de naturaleza enunciativa, así: (i) Accesibilidad; (ii) Buena fe; (iii) Calidad; (iv) Eficiencia y eficacia y v) Seguridad.</p> <p>El artículo 7° es de gran relevancia, al contener la noción legal de servicio privado de transporte de pasajero contratado mediante plataformas tecnológicas, a saber: “actividad por la cual, operadores satisfacen las necesidades de traslado de usuarios, entre un origen y un destino, que no está sujeto a horarios ni recorridos, siendo el usuario quien solicita el servicio y fija el lugar de destino a través del uso de las plataformas tecnológicas, cuya tarifa estimada es previamente acordada entre partes y determinada a través de la plataforma tecnológica y efectuada mediante pago electrónico.</p> <p>Con relación a la responsabilidad civil el artículo 8, dispone que la Empresa de Movilidad Colaborativa será solidariamente responsable con el operador, en caso de existir responsabilidades civiles de cualquier índole.</p> <p>El artículo 9 contempla que las Empresas de Movilidad Colaborativa contarán con una licencia de operación cuya vigencia es de dos (2) años.</p> <p>A partir del artículo 13 al 18 se establece un catálogo de infracciones y sanciones que son reprochables por la autoridad encargada de la movilidad y el tránsito en La Paz.</p> <p>Finalmente, el artículo 19, contiene las características mínimas requeridas en los vehículos destinados a la prestación del Servicio Privado de Transporte, tal y como se observa a continuación: a) Deberán tener una antigüedad igual o menor a siete (7) años con relación a la gestión vigente al momento del registro en la Plataforma Informática de la Empresa de Movilidad Colaborativa y, b) Contar con cuatro (4)</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		puertas como mínimo.
Montevideo (República Oriental del Uruguay)	Decreto No. 36.197 el 15 de diciembre de 2016, proferido por la Junta Departamental de Montevideo	<p>El artículo 1° dispone El transporte oneroso de pasajeros en vehículos privados contratado a través del uso de plataformas electrónicas que unan la oferta con la demanda de tales servicios, cuyo viaje se inicie dentro de los límites del Departamento de Montevideo, es una actividad privada de interés público cuyo cumplimiento se regirá por las disposiciones del presente decreto y por la reglamentación que dicte la Intendencia de Montevideo.</p> <p>El artículo 3° consagra que los titulares, el poseedor, el mejor postor en remate aprobado judicialmente o realizado por organismos públicos, o el promitente comprador cuyo compromiso tenga firmas certificadas por escribano público, según corresponda, de los vehículos deberán contar con un permiso otorgado por la Intendencia de Montevideo para operar. Solo podrán ser permisarios personas físicas.</p> <p>El artículo 6° dispone que la Intendencia de Montevideo deberá llevar un Registro de los vehículos prestadores del servicio, de los permisarios y de las plataformas electrónicas.</p> <p>Según el artículo 7°, las tarifas no podrán ser subsidiadas. La Intendencia de Montevideo podrá fijar tarifas máximas. Para hacerlo, la Intendencia deberá presentar una iniciativa fundada ante la Junta Departamental de Montevideo.</p> <p>Del artículo 8° al 11 se encuentra un catálogo de obligaciones a cargo de los permisarios, de los titulares de las plataformas, de los conductores, así como también, de la habilitación que deben tener los vehículos para la prestación del servicio.</p> <p>Es de gran envergadura destacar, que el artículo 13 fijó la creación de un Fondo de Movilidad el cual administrará los fondos en él depositados con ocasión a un canon de 0,45 Unidades Indexadas por kilómetro recorrido dentro de los límites del departamento de Montevideo por los permisarios. El fondo tendrá que</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		<p>emplear sus recaudos para la mejora de las condiciones de movilidad en el departamento. La Intendencia reglamentará su funcionamiento.</p>
<p><b>Mendoza (República Argentina)</b></p>	<p>Decreto Reglamentario de la Ley Provincial de Movilidad 9.086 del 31 de julio de 2018</p>	<p>El artículo 52 establece el servicio de transporte privado a través de plataformas electrónicas, como aquel, que se desarrolla con base en el desarrollo de tecnologías de dispositivos móviles, utilizando el sistema de posicionamiento global y plataformas independientes, que permite conectar a usuarios que lo demanden, punto a punto, con conductores que ofrecen dicho servicio mediante el uso de la misma aplicación, según se trate de un servicio de transporte público o privado, respectivamente. Este transporte oneroso de pasajeros constituye una actividad privada de interés público.</p> <p>A su vez, el artículo 53 preceptúa que los titulares de los vehículos para prestar el servicio de transporte deberán solicitar a la Autoridad competente, el otorgamiento de un permiso de explotación. Solo podrán ser permisionarios personas humanas. Ninguna persona podrá ser titular de más de un permiso. El conductor podrá ser el permisionario o a quién éste autorice para la conducción del vehículo, siempre que posea licencia de conducir vigente.</p> <p>De otra parte, el artículo 54 dispone de forma taxativa que los permisionarios registrados se vincularán con los pasajeros a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT), personas jurídicas que promuevan, promocionen o incentiven el uso de tecnologías o aplicaciones propias o de terceros que permitan acceder a los usuarios al Sistema de Transporte por Plataformas Electrónicas mediante un dispositivo móvil que utilice sistema de posicionamiento global.</p> <p>Con relación a la tarifa, prevé el artículo 57 que el monto por la prestación del servicio, será fijado por la empresa de redes de transporte y aceptado por el usuario al contratarlo.</p> <p>El artículo 60 señala las obligaciones de las empresas de redes de transporte privado por plataformas electrónicas, tale como: a) Abonar una cuota del 1% sobre el total del viaje, en el Impuesto sobre los</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		<p>Ingresos Brutos que corresponda a la actividad. b) Asignar viajes únicamente a los vehículos y conductores que se encuentren registrados y, c) No despachar viajes por más de ocho (8) horas corridas a un conductor ni más de doce (12) horas fraccionadas en un mismo día. Igualmente, el artículo 62 dispone que los vehículos destinados a la prestación del servicio deberán tener una antigüedad máxima de cinco (5) años desde su primer registración, salvo que se trate de vehículos eléctricos, los cuales podrán tener una antigüedad de hasta diez (10) años.</p> <p>Finalmente, el artículo 63 ordena la creación de del Fondo de Movilidad, cuya destinación será la de facilitar el acceso al financiamiento para la renovación de unidades de transporte en los servicios de taxi, remises, escolar y contratados.</p>
<p><b>Estados de Yucatán, Guanajuato y Ciudad de México (CDMX) de los Estados Unidos Mexicanos</b></p>	<p>1. Decreto No. 400 del 22 de junio de 2016 “Que modifica la Ley de Transporte del Estado de Yucatán, en materia de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas” proferido por el Gobierno del Estado de Yucatán.</p>	<p><b>Estado de Yucatán:</b> Decreto No. 400 del 22 de junio de 2016.</p> <p>Dentro del artículo 6° contentivo de las definiciones, establece en su numeral 14 la noción de plataforma tecnológica, como una aplicación informática mediante la cual se contrata el servicio de transporte de pasajeros en dispositivos fijos o móviles; igualmente, en el numeral 15 dispone que la empresa de redes de transporte es considerada como una persona moral que, basándose en el desarrollo de las tecnologías de los teléfonos inteligentes y los sistemas de posicionamiento global, promueva, administre u opere la plataforma tecnológica, ya sea directamente o a través de una filial, subsidiaria o empresa relacionada, en virtud de acuerdos comerciales que tenga celebrados y en vigor.</p> <p>El artículo 12 le concede al Titular del Ejecutivo del Estado, las facultades de otorgar, renovar, suspender o revocar las concesiones y permisos de los servicios de transporte público y particular, según sea el caso, así como las constancias necesarias para que una empresa de redes de transporte promueva, administre u opere plataformas tecnológicas.</p> <p>De otra parte, le corresponde al Director de</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
	<p>2. Decreto Gubernativo No. 175 del 22 de noviembre del 2016, mediante el cual se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios. (Sección Décima Primera)</p> <p>3. Reglamento de la Ley de</p>	<p>Transporte del Estado determinar el número de vehículos que podrán prestar el servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, según las necesidades de dicho servicio (art. 15).</p> <p>El artículo 40 solo faculta a los usuarios a realizar los pagos por la prestación del servicio de transporte de pasajeros contratado a través de plataformas tecnológicas, exclusivamente, mediante tarjeta de crédito o débito emitida por institución bancaria autorizada.</p> <p><b>Estado de Guanajuato:</b> El artículo 638 consagra la noción de plataforma tecnológica, bajo el entendido de que es un sistema informático e infraestructura que contiene una arquitectura enfocada a la gestión de usuarios de servicios de transporte y a la cual los usuarios acceden a un conjunto o red de información a través de internet y cuyo funcionamiento implica la posibilidad de almacenar datos relativos a los servicios proporcionados en materia de transporte, tales como: origen y destino de los viajes, kilómetros recorridos, ruta, tarifas, forma de pago, tipo y nombres de los usuarios y los cuales son útiles entre otros aspectos para generar estadísticas y planeación en materia de atención de usuarios y mejoramiento permanente del servicio.</p> <p>Los requisitos para operar bajo el esquema de una plataformas tecnológicas están consagrados en el artículo 639, así: (I) Acreditación de la constitución legal de la empresa operadora de la plataforma en su caso; (II) Cédula de Identificación Fiscal; (III) Características técnicas de la plataforma o aplicación y arquitectura informática con que cuenta; (IV) Características y contenido de los datos almacenados en la plataforma.</p> <p>Con forme al artículo 641, la vigencia del reconocimiento que se emita será hasta por un año, pudiendo ser renovados siempre y cuando se hayan cumplido las cláusulas y condiciones estipuladas en el mismo.</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
	<p>Movilidad del Distrito Federal publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 15 de septiembre de 2017 (Sección Octava).</p>	<p><b>Ciudad de México (CDMX):</b> El artículo 2° lo define como un Servicio Privado de Transporte con Chofer, que pueden contratar los particulares a través de las personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles que cuenten con el permiso correspondiente.</p> <p>El artículo 58 dispone los requisitos para poder prestar el servicio de transporte, entre los cuales, se destacan los siguientes: (i) estar matriculado en la Ciudad de México; (ii) Póliza de seguro vigente, amparando los daños que pudiesen ocasionar a usuarios, peatones, conductores, personas o terceros, tanto en su persona como en su patrimonio, así como a la infraestructura urbana, vial y de movilidad; (iii) contar con un vehículo de cuatro puertas; (iv) contar con aire acondicionado; (v) cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros; (vi) Bolsas de aire delanteras y (vii) el modelo de la unidad vehicular no exceda a 10 años.</p> <p>El cumplimiento de los mentados requisitos será validado anualmente.</p> <p>El artículo 196 dispone sobre las tarifas que para las unidades vehiculares que utilicen aplicaciones (apps) y plataformas informáticas, no podrán ser diferentes a las tarifas establecidas a las del servicio público individual de pasajeros.</p>
<p><b>República Portuguesa</b></p>	<p>Ley No. 45 de 2018 "Régimen legal para la actividad de transporte individual y remunerado de pasajeros en vehículos sin prestaciones desde plataforma electrónica".</p>	<p>El artículo 3° establece que la actividad del operador de la plataforma está sujeto a licencia por parte del Instituto de Movilidad y Transporte, que se solicitará electrónicamente mediante la cumplimentación de un formulario estándar.</p> <p>El artículo 4° consagra la idoneidad de las personas que prestarán el servicio de transporte, siempre y cuando no se compruebe alguno de los siguientes hechos: a) Prohibición legal para el ejercicio del comercio; b) Condena, con cosa juzgada, por infracciones penales a las normas relacionadas con el régimen de prestaciones de carácter retributivo, o con las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo,</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		<p>protección del medio ambiente y responsabilidad profesional y c) Inhibición del ejercicio de la actividad mercantil por declaración de concurso o insolvencia, hasta que se levante la inhibición o rehabilitación del concursal.</p> <p>El artículo 5 dispone que el servicio solo podrá ser contratado por el usuario previa suscripción y reserva realizada a través de una plataforma electrónica. Dichos contratos deberán cumplir con la legislación sobre cláusulas contractuales generales y demás legislación aplicable en materia de protección al consumidor.</p> <p>El artículo 12 señala los requisitos que son necesarios en los vehículos, así: (i) solo los vehículos registrados por los operadores pueden ser utilizados con una plataforma electrónica; (ii) el operador de la plataforma electrónica no puede ser propietario de vehículos, ni financiar ni estar interesado en un negocio relacionado con la adquisición, alquiler, arrendamiento u otro uso de vehículos; (iii) para la actividad solo se podrán utilizar vehículos ligeros de pasajeros con matrícula nacional, con una capacidad no superior a nueve plazas, incluida la del conductor; (iv) los vehículos deben tener menos de siete años a partir de la fecha de la primera matriculación; (v) los vehículos deben someterse a inspección técnica periódica un año después de la fecha de la primera matriculación y, posteriormente, anualmente; (vi) sin perjuicio de otros seguros exigidos por la ley, los vehículos que realicen deberán contar con un seguro de responsabilidad civil y accidentes personales, que incluya a los pasajeros transportados y las pérdidas respectivas, en un monto no menor al mínimo legalmente requerido para la actividad de transporte de alquiler y (vii) queda prohibido colocar o exhibir publicidad en el interior o exterior del vehículo.</p> <p>El artículo 15 preceptúa que la prestación del servicio podrá ser remunerada mediante la aplicación de una o más tarifas a la distancia recorrida y / o al tiempo de transporte, o mediante la aplicación de un precio fijo determinado antes de contratar el servicio. En todo caso, los valores de las tarifas se fijan libremente</p>

PAÍS Y/O ESTADO	LEY Y/O DECRETO	DESCRIPCIÓN NORMATIVA
		<p>entre las partes.</p> <p>Es imperante indicar que el artículo 30 prevé que los operadores de la plataforma electrónica están obligados a pagar una contribución, que tiene como objetivo compensar los costos administrativos de la regulación y seguimiento de las actividades respectivas y estimular el cumplimiento de los objetivos nacionales en materia de movilidad urbana. El aporte corresponde a un porcentaje, entre un mínimo del 0,1% y un máximo del 2%, de los valores de la tasa de intermediación cobrada por el operador de la plataforma electrónica en todas sus operaciones.</p>

### III.VIII. Principio constitucional de separación entre lo público y lo privado:

La Corte Constitucional ha colegido de manera inveterada, desde la sentencia C-181 de 1997, C-212 de 2017, SU-585 de 2017, entre otras, que el desempeño de los roles públicos y privados encuentran un límite en torno al desarrollo de actividades que interesan a la sociedad, fundamentalmente, por tratarse de aquellas que atañen a intereses propios de la colectividad, en cuya virtud los particulares vinculados a su gestión, si bien siguen conservando su condición de tales, se encuentran sujetos a los controles y a las responsabilidades propias del desempeño de funciones públicas, tal y como se observa en la siguiente cita:

“(…)

*Se trata de un principio constitucional presente en la Constitución Política de 1991 el que, a pesar de no tener una consagración normativa expresa, atraviesa todo el cuerpo constitucional: implica el respeto del principio de dignidad humana (artículo 1), al reconocer la autonomía de los particulares, su libertad y excluir su utilización instrumental o cosificación por parte del poder público; al diferenciar implícitamente entre los fines esenciales del Estado, de interés general (artículo 2), de los fines que individualmente puedan resultar esenciales para los particulares; al diferenciar la responsabilidad que puede incumbir a los particulares por exceder los límites a sus libertades y derechos -vinculación negativa al ordenamiento jurídico-, de la responsabilidad de los servidores públicos por omitir sus funciones o extralimitarse en ellas – vinculación positiva al ordenamiento jurídico- (artículo 6); al garantizar la intimidad personal y la inviolabilidad de las comunicaciones privadas (artículo 15); al reconocer el derecho al libre desarrollo de la personalidad (artículo 16), en el que no puede intervenir el Estado; al permitir las libertades de conciencia y de cultos, típicos asuntos de fuero privado (artículo 18 y 19); en la libertad de escoger profesión u oficio y la autorización al Estado para exigir títulos de idoneidad solamente respecto de las profesiones que impliquen riesgo social, caso en el cual un asunto de interés privado, se convierte de interés público (artículo 26); en la consagración del principio de libertad y la garantía de que las personas no serán molestadas en su persona o familia, ni reducidas a prisión o arresto, ni detenidas, ni su domicilio registrado, sino en virtud de mandamiento escrito de autoridad judicial competente (artículo 28), salvo en el caso de flagrancia (artículo 32); en la prohibición de la intervención del Estado en la conformación y funcionamiento de los sindicatos (artículo 39); en las previsiones relativas a los*

*servicios públicos, asuntos de interés general, tales como la seguridad social (artículo 48), la salud (artículo 49), la educación (artículo 67) y en las previsiones generales de los artículos 365 al 370; en la garantía de la propiedad privada, salvo expropiación por razones legales de utilidad pública o interés social (artículo 58); en el derecho a acceder a los documentos públicos, mas no a los privados (artículo 74); en la **previsión de derechos colectivos** (artículos 78 al 82); en el carácter público de las solicitudes de sanciones penales y disciplinarias de los servidores públicos (artículo 92); en el establecimiento de los **deberes y obligaciones de los particulares respecto de lo público** (artículo 95); en la **regulación de la función pública** (122 al 131); en la limitación de la responsabilidad disciplinaria de quienes ejercen funciones públicas a la derivada de la “conducta oficial” de los mismos, la que implica que ésta no comprende su conducta privada (118 y 277); al disponer que **la función administrativa está al servicio de los intereses generales** (artículo 209); en la exclusión de los particulares del ejercicio de la fuerza pública (artículo 216); en el carácter público del control fiscal (artículo 267); en el **carácter libre mas no absoluto de la actividad económica y la iniciativa privada** (artículo 333) y en la determinación del carácter público de las actividades financiera, bursátil y aseguradora (artículo 335). Ahora bien, **la separación entre los asuntos públicos y los asuntos privados como principio constitucional no es absoluta ni orgánica, ya que permite el ejercicio de funciones públicas por parte de los particulares**<sup>15</sup>, pero sí inspira, a la vez, la esencia libertaria del régimen constitucional y el carácter limitado y sometido del poder público”.<sup>16</sup> (Negrillas y subrayados fuera del texto original).*

Conforme a lo apenas expuesto, se vislumbra desde ya que el proyecto de ley que se decante de los seis (6) acumulados, establecerá que la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, será de carácter público, toda vez, que corresponde con las condiciones y principios de dicha modalidad, contenidos en el artículo 3° de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”.

La anterior conclusión obedece a que es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos, cuya operación deberá estar sometida a la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de libertad de acceso, calidad, oportunidad y seguridad.

De modo, que a los usuarios se les deberá garantizar los siguientes derechos: (i) a que puedan transportarse a través del medio y modo que escojan; (ii) a que sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización; (iii) a que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte y, (iv) a que sean aprovisionados de los servicios de transporte público de pasajero, acondicionando su uso para los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

### III.IX. Plataformas tecnológicas de movilidad:

---

<sup>15</sup> “La forma en que se ha desdibujado la separación absoluta entre las esferas pública y privada en torno al desarrollo de actividades que interesan a la sociedad, se muestra propicia al afianzamiento de una concepción material de los asuntos públicos, por cuya virtud los particulares vinculados a su gestión, si bien siguen conservando su condición de tales, se encuentran sujetos a los controles y a las responsabilidades anejas al desempeño de funciones públicas, predicado que, según lo expuesto, tiene un fundamento material, en cuanto consulta, de preferencia, la función y el interés públicos involucrados en las tareas confiadas a sujetos particulares”: Corte Constitucional, sentencia C-181/97.

<sup>16</sup> Corte Constitucional, sentencia C-212/17.

El modelo colaborativo referente a temas de movilidad, parte de la idea de que las personas son propietarias de vehículos, que utilizan en un breve espacio de tiempo y que, por lo tanto, el tiempo restante son aptos para que otros sujetos los aprovechen, forjándose de esta manera un nuevo mercado para la utilización temporal de productos o servicios<sup>17</sup>. De esta manera se genera una nueva dinámica basada en redes distribuidas de individuos y comunidades conectadas, distinta de los modelos tradicionales centralizados, ya que los mecanismos espontáneos de construcción de confianza generados por los mercados se convierten en el eje central.

Así las cosas, el objeto de las plataformas tecnológicas consiste en prestar un servicio de conectividad entre la demanda y la oferta de un servicio en particular. En el caso de las plataformas tecnológicas de movilidad, el servicio de conectividad se da entre socio-conductores y usuarios.

Los conductores son libres de conectarse a la aplicación cuando lo deseen y proveen el servicio de manera independiente, sin sujeción a horarios, rutas, ni a la ejecución de órdenes que impliquen subordinación o dependencia. Las plataformas no son contratantes ni del socio-conductor ni del usuario, presta a ellos su servicio de intermediación en el marco de la aceptación de términos y condiciones dispuestos por la plataforma. A través de este esquema, las plataformas de movilidad representan una fuente de ingresos para miles de trabajadores independientes en el país, a la vez que un canal por medio de la cual se contribuye a la formalización de la economía en un marco de flexibilidad, más aún cuando se cuenta con bajas tasas de intermediación que favorecen una mayor generación de ingresos para los socio-conductores, lo cual contribuye a niveles de consumo o de ahorro más altos.

Dadas tales particularidades y dinámicas que originan un nuevo servicio de movilidad, en medio del cual hay una contraprestación de por medio, se hace necesario que exista un marco regulatorio que contribuya a preservar los principios de seguridad, calidad y accesibilidad bajo la creación de una nueva categoría de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, garantizando que la libertad de empresa se efectúe en los términos del artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, es decir, que para el ejercicio de la iniciativa privada, no se exijan permisos ni requisitos no previstos en la normativa.

Esta iniciativa regulatoria se hace necesaria teniendo en consideración que desde 2013, en el territorio nacional se han efectuado actividades económicas de empresas que operan y/o representan plataformas tecnológicas a través de las cuales, se facilita el traslado de personas, generalmente dentro de centros urbanos, a través de vehículos de servicio particular. De manera que con el Proyecto de Ley se hace frente al fenómeno, estableciendo legalidad en el sector transporte.

En el caso colombiano frente a la regulación de aplicaciones, éstas han sido reconocidas en diferentes disposiciones legales desde hace ya algunos años, siendo un claro ejemplo de ello los tres últimos Planes Nacionales de Desarrollo.

La Ley 1450 de 2011 “Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014”, en su artículo 56, asignó a los prestadores del servicio de Internet el deber de ser neutrales respecto de los contenidos, aplicaciones y plataformas digitales lícitas existentes en el ciber espacio. Para ello se prohibió la limitación arbitraria de estos espacios digitales.

En el mismo sentido, la Ley 1753 de 2015 o Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, radicó en cabeza de la Nación el deber de asegurar “la prestación continua, oportuna y de calidad de los servicios públicos de comunicaciones”, a

---

<sup>17</sup> Sastre Centeno, José Manuel; Inglada Galiana, María Elena. La economía colaborativa: un nuevo modelo económico. En: CIRIEC - España. Revista de economía pública, social y cooperativa, 94 2018: 219-250

través del desarrollo de redes de telecomunicaciones. Lo anterior fue establecido con el fin de garantizar el derecho a la comunicación, a la información y a los servicios de las TIC.

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo actualmente vigente (Ley 1955 de 2019) ordenó a las autoridades gubernamentales diseñar una política pública que permita caracterizar las condiciones de prestación de servicio de las aplicaciones y plataformas digitales y tecnológicas, así como las modalidades de protección que se puedan generar a partir del uso de estas.

De los tres Planes de Desarrollo Nacional anteriormente mencionados, puede concluirse que:

- (i) las aplicaciones y plataformas digitales lícitas no pueden ser restringidas arbitrariamente;
- (ii) dichas aplicaciones y plataformas digitales, no sólo promueven el desarrollo y masificación de las telecomunicaciones, sino también son esenciales para garantizar el ejercicio de diversos derechos constitucionales por parte de los ciudadanos; y
- (iii) existe la necesidad de regular el funcionamiento de dichos espacios digitales, tal como fue reconocido en el PND actual por disposición legal expresa.

Por todo lo anterior, teniendo en cuenta los lineamientos estratégicos que en materia digital han sido formulados por el Gobierno Nacional, los referentes internacionales y el impacto económico y social que representan los servicios de movilidad a través de plataformas tecnológicas en vehículos particulares, resulta claro que este tipo de servicios constituyen un elemento cada vez más presente en la cotidianidad de los ciudadanos colombianos, razón por la cual, siendo el consumidor digital el centro de la dinámica, resulta ser un fenómeno que necesita ser regulado en su integridad.

#### **IV. SUSTENTO CONSTITUCIONAL Y LEGAL**

El Proyecto que se presenta:

- i) Crea y regula la categoría del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.
- ii) Determina principios como la protección a los derechos de los usuarios, la libertad de empresa, y la libre adopción de tecnologías; definiciones para la interpretación de la Ley; autoridades de transporte competentes y el radio de acción para la prestación del servicio, siendo este, municipal, distrital o metropolitano, según el caso.
- iii) Describe las condiciones relativas del acceso al servicio, las condiciones de operación, tales como que sólo puede prestarse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica y no podrá ser prestado directamente en vía pública sin la solicitud a través de la precitada plataforma.
- iv) Describe las condiciones mínimas de los vehículos permitidos para la prestación del servicio y garantizando el principio de seguridad y accesibilidad.
- v) Determina que las especificaciones de los vehículos deben corresponder a las de los reglamentos técnicos.

vi) Establece las condiciones que deberán tener los conductores para la prestación del servicio, tales como que no podrán prestar servicios a través de la plataforma más de ocho (8) horas ininterrumpidas.

vii) Establece los lineamientos de registro tanto de las empresas y conductores del servicio, como de los vehículos particulares que lo prestarán, y los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras de las respectivas plataformas.

viii) Determina las responsabilidades de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

ix) Establece un esquema de pólizas de seguro de responsabilidad civil con las compañías de seguros autorizadas en el país.

Lo anterior, se da en el marco de la competencia que posee el Congreso de la República para expedir las leyes que regirán sobre precisar los fines y alcances y los límites a la libertad económica según el numeral 21 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia.

Por otra parte, desde la normativa legal e infralegal vigente y la jurisprudencia de las altas cortes, se evidencian que el servicio de transporte permite el ejercicio y efectiva de derechos y valores constitucionalmente amparados:

- Derecho fundamental a la vida, - artículo 11 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-043 de 1998);
- Derecho fundamental al libre desarrollo de la personalidad - artículo 16 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia T-897 de 2012);
- Derecho a la libertad de circulación o locomoción - artículo 24 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-043 de 1998; Sentencia C-066 de 1999; Sentencia T-595 de 2002; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia C-981 de 2010);  
- Sujetos de especial protección constitucional (Sentencia T-595 de 2002; Sentencia T-328 de 2018);
- Derecho fundamental al trabajo - artículo 25 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia T-897 de 2012);
- Derecho fundamental a la salud – artículos 44 y 49 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-450 de 1995; Sentencia T-636 de 2010; Sentencia T-897 de 2012);
- El desarrollo económico y social de la comunidad, la iniciativa privada, la realización de actividades económicas y de intercambio de mercancías, la profundización de la división social del trabajo y la libre competencia, entre otros (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-066 de 1999; Sentencia C-981 de 2010);
- Derecho a la recreación, consagrado como derecho fundamental de los niños en el artículo 44 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992);
- El derecho de las personas a participar en las decisiones que las afectan – artículos 1, 2 y 40 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-490 de 2011).

## V. MESAS DE TRABAJO PÚBLICAS.

Los Congresistas ponentes, junto, con el apoyo de la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente realizaron cinco (5) mesas de trabajo públicas, con el propósito de armonizar el ejercicio de la democracia participativa con el querer de los habitantes de la República de Colombia; lo anterior, de conformidad con el artículo 2 de la Constitución Política de 1991, según el cual le corresponde al Estado facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa de la Nación y el capítulo IX de la Ley 5 de 1992 de la “participación ciudadana en el estudio de los proyectos”.

Así las cosas, se desarrollaron las mesas de trabajo en el orden que se expone a continuación:

- **LA PRIMERA MESA DE TRABAJO** se realizó de manera virtual, a través de la plataforma tecnológica con la que cuenta la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto es, GoogleMeet, el 15 de octubre de 2020.

La mesa de trabajo fue precedida por el H. Representante a la Cámara Emeterio Montes quien estuvo acompañado en todo momento por los ponentes.

### PONENTES:

1. OSWALDO ARCOS B (Coordinador Ponente).
2. EMETERIO MONTES DE CASTRO (Coordinador Ponente).
3. AQUILEO MEDINA ARTEAGA.
4. MILTON HUGO ANGULO.
5. CIRO RODRIGUEZ PINZÓN.

### INVITADOS:

1. Viceministra de Transporte, Dra. Carmen Ligia Valderrama.
2. Superintendente de Transporte, Dr. Camilo Pabón Almanza.
3. Enlace de la Superintendencia de Transporte, Dra. Aura Toro.
4. Asesora del Despacho de la Viceministra de Transporte, Dra. María del Rosario Oviedo Rojas.
5. Coordinadora de Regulación del Ministerio de Transporte, Dra. María del Pilar Uribe.
6. Asesor del Despacho de la Viceministera de Transporte, Dra. Irit Milkes.
7. Abogado del Viceministerio de Transporte, Dr. Camilo Ernesto Ojeda Amaya.
8. Representante de la Liga de Usuarios -Corporación Activista-, Dr. Ricardo Ruge.
9. Personero Delegado para la Defensa y Protección de los Derechos del Consumidor, Dr. Nelson Castañeda Muñoz.
10. Representante de la Liga de Consumidores de Bogotá (CON-SUMMA), Dr. Alejandro Sicard.
11. Representante de la Liga de Consumidores, Dr. Alex García.
12. Asesor de la UTL del HR Esteban Quintero Cardona, Dr. Camilo Naranjo.
13. Asesor de la UTL del Presidente de la Comisión Sexta Oswaldo Arcos, Dr. Alexander Pérez.
14. Asesor de la UTL del Presidente de la Comisión Sexta Oswaldo Arcos, Dr. Edgardo Duarte.
15. Asesora de la UTL del Presidente de la Comisión Sexta Oswaldo Arcos, Dra. Lina María Meza.
16. Asesor de la UTL del HR Ape Cuello, Dr. Rodrigo Álvarez.
17. Asesora de la UTL del HR Ciro Rodríguez, Dr. María Jimel Mendoza.
18. Asesor de la UTL del HR Aquileo Medina Arteaga, Dr. Andrés Murcia.

19. Asesor de la UTL del HR Milton Hugo Ángulo, Dr. Alexander Luque.
20. Asesor de la UTL del HR Mauricio Toro, Dr. Sergio León.

## **INTERVENCIONES:**

Las intervenciones se desarrollaron de la siguiente manera, durante la mesa de trabajo:

### **REPRESENTANTE DE LA LIGA DE CONSUMIDORES DE BOGOTÁ (CON-SUMMA), DR. ALEJANDRO SICARD.**

Como usuarios del sector transporte intermediado por plataformas se tienen muchas expectativas con la regulación que expida sobre el particular el Congreso de la República. Una apertura en el mercado que siempre será beneficiosa para los usuarios, así como para corregir muchos errores que han tenido los diferentes medios de transporte en detrimento de los usuarios.

Hace hincapié en la seguridad de los vehículos, puesto que deben ser óptimos para la prestación del servicio de transporte, concordando con la limitante en los modelos que deben rodar por las avenidas, garantizando unos estándares mínimos que han fijado autoridades a nivel internacional como el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP).

No deben existir restricciones en el radio de la operación del servicio de los vehículos, toda vez, que se configura una limitante para aquellos usuarios que pagan con el único propósito de que sean transportados al destino deseado; particularmente los usuarios que trabajan en municipios circundantes, de tal forma que se protejan sus intereses económicos. Se debe tener en cuenta la tarifa para este tipo de servicios.

Respecto a la responsabilidad civil en la prestación del servicio de transporte, preocupa que las pólizas de seguros que se contemplan en la regulación solo está dirigida para las plataformas y no a los conductores. En razón de lo anterior, considera que todos los actores involucrados en el servicio deben tener pólizas que cubran los riesgos inherentes a la actividad de conducción. A su vez, se debe contemplar la existencia de una responsabilidad solidaria de cara al usuario, por cualquier perjuicio o daño que se le pueda ocasionar.

Con relación a la forma de pago a través de la plataforma digital, se debe acompañar con derechos a los usuarios, tales como, la reversión del pago, la protección de sus datos, la facilidad de reclamar por cobros abusivos que se hagan a través de las plataformas teniendo en cuenta que estarán asociadas a tarjetas de crédito en su gran mayoría.

Desde la Liga de Consumidores, en términos generales, el articulado de los proyectos de ley no cubren las expectativas de la ciudadanía, con relación a la apertura, mejora y modernización del transporte que garanticen una mejor calidad, una mejor seguridad y mejores tarifas. De tal forma, que vamos a seguir con la modalidad actual de la prestación del servicio con la cual no se está conforme.

De otra parte, se celebra que la prestación del servicio de transporte tenga el carácter de público, por cuanto, resulta necesario que el Estado intervenga en el mercado ejerciendo funciones de inspección, vigilancia y control. Así las cosas, se propender por una apertura del mercado que este abierta a todas las posibilidades, de tal forma, que se garantice a los usuarios una libertad de elección.

### **REPRESENTANTE DE LA LIGA DE USUARIOS -CORPORACIÓN ACTIVISTA-, DR. RICARDO RUGE.**

Se debe garantizar con el proyecto de ley la libertad de locomoción y la libertad de elegir como usuario a través de que me quiero movilizar. No debe ser un proyecto dirigido a dirimir una pelea entre los taxistas y las plataformas, además, no debe darle únicas respuestas a las plataformas como UBER, DIDI, CABIFY, debe dar respuesta a una necesidad ciudadana, como un modelo de economía colaborativa que tiene incidencia a nivel local y a nivel internacional.

Como usuarios que pagamos por la prestación del servicio, nos constituimos en el sujeto activo, toda vez, que el servicio obedece a nuestras necesidades.

Con relación a las tarifas, resulta ser un tema de alta relevancia para la regulación del proyecto de ley, al garantizar el derecho constitucional que gozan los usuarios a elegir libremente el medio de transporte que deseen utilizar. Así las cosas, se debe tener en cuenta que se debe pagar lo justo, más aún, cuando de entrada sé que voy a pagar; allí juega un papel muy importante la seguridad.

Se debe tener en cuenta que la tarifa juega un papel importante tanto para el usuario conductor, como para el usuario pasajero; con relación al usuario conductor, es de importancia porque la plataforma que intermedia en la prestación del servicio se queda con un porcentaje del valor pagado por el usuario pasajero, es decir, por intermediar en la prestación del servicio, así que se debe tener en cuenta cómo se define ese porcentaje? para que el usuario pasajero pague un precio justo. Normalmente, por el servicio de intermediación, las plataformas se quedan con un 35%, 37% y hasta un 40% del valor que paga el usuario pasajero.

En materia de seguridad, se debe definir en esta Ley a quién le corresponde asumir esta carga, quién debe velar por la seguridad de los usuarios y frente a las tarifas. Por ejemplo lo pueden asumir las plataformas a través de la adquisición de seguros, a través de la constitución de pólizas o al Estado como es su deber de asumir esa carga de garantizar la seguridad y las tarifas justas.

La seguridad se debe tutelar, de tal suerte que no se cometan hurtos a los usuarios de las plataformas, ya que han sido violentados en sus derechos y en su integridad. Al día de hoy no se ha podido definir quién es el usuario conductor, igualmente, quién es el usuario pasajero. Por tal razón se deben definir criterios que garanticen la seguridad en la prestación del servicio.

En los últimos 6 años se han incrementado los hurtos a los vehículos que prestan el servicio intermediado por plataformas tecnológicas, este tipo de delitos se ha trasladado del vehículo taxi al vehículo particular, sin poder definir a la fecha las personas que solicitan el servicio. Por lo tanto, se debe generar criterios de caracterización de los usuarios.

Se debe garantizar que los vehículos que tengan más de 5 años de antigüedad y presten este tipo de servicio, cumplan con la revisión técnico-mecánica.

Igualmente, los usuarios conductores como mínimo deben contar con un curso de formación, garantizando así un estándar en la calidad de la prestación del servicio, así sea a través del SENA. Es que nosotros ya sabemos cómo funcionan las maquinas, pero sobre cómo funcionan los humanos no. Es que son muchos los usuarios que escogen las plataformas porque aseguran que les prestan un mejor servicio que los mismos taxistas. Ese estándar se debe garantizar integralmente.

Por lo tanto, se debe establecer dentro del proyecto de ley un régimen de protección al usuario, que contenga un modelo de participación ciudadana. Es que el modelo de económica colaborativa en un modelo inacabado que todos los días se está reinventando y nos impone nuevos retos, mediante diálogos que permitan sofisticar constantemente el modelo de intermediación de transporte. De tal suerte que no sea solo un acto cibernético, por ejemplo, en muchas ocasiones a los usuarios pasajeros se les extravían sus objetos personales en los vehículos y nunca son regresados.

De tal forma, que se constituya en un modelo de movilidad que brinde soluciones inmediatas y permanentes para la ciudadanía, que materialice la integración entre diferentes sistemas de movilidad, que permitan que las tarifas y los viajes sean un universo, que los estándares de seguridad, tarifas y calidad sean uno solo.

## **REPRESENTANTE DE LA LIGA DE CONSUMIDORES, DR. ALEX GARCÍA.**

Celebra la realización de la mesa de trabajo, puesto que es algo que ya se debe viabilizar en este estado de las cosas. En Colombia las plataformas llevan más de 5 años transportando miles de usuarios, que ha tenido falencias por falta de regulación, falencias por los conductores así como también por los usuarios.

Con relación a las tarifas también se han presentado falencia, por tal razón deberían ser las misma que las de los taxistas, generando así la posibilidad de que el usuario tenga la libertad de elegir en que movilizarse y no se genere esa discusión en las calles de Colombia, inclusive entre los mismos conductores de plataformas y de los taxis porque afirman que se les están llevando los usuarios debido a que es más barato un servicio o el otro. Por ejemplo, los fines de semana los taxistas manejan tarifas diferenciadas, inclusive en jornada nocturna o en festivos, mientras que las plataformas como no están reguladas sí se presenta que éstas últimas sean más económicas.

Establecer, la carga transportadora en la Ley sería genial, eso sería un punto drástico acá, para ser una solución definitiva y evitar muchos problemas en las calles, particularmente entre los conductores de plataformas y de los taxis.

Igualmente, esta Ley debe otorgar soluciones a los problemas de seguridad que se advierten día a día en la prestación del servicio de transporte terrestre. Por ejemplo, ser advierte que se ha incrementado el hurto a vehículos particulares que prestan sus servicios a través de plataformas que los mismos taxis. Sucede que el conductor de plataforma por evitar una sanción en un puesto de control no pasa y puede llevar personas que los roben. Mínimo son 3 robos de vehículos diarios en Bogotá por plataformas, debido a su falta de regulación.

Las plataformas se han convertido en una herramienta que brinda a miles de colombianos la oportunidad de tener un empleo y de generar ingresos, por las diferentes razones que se presentan en la sociedad colombiana. Así, los conductores han visto en las plataformas una oportunidad, generar garantías para sus familias, inclusive para dar estudio a sus hijos. Por eso, es más que bien recibida la regulación de la prestación del servicio intermediado por plataformas.

En esta regulación se debe otorgar los permisos para operar a través de las plataformas y no de los cupos y de esta forma el conductor pueda trabajar cuando lo requiera o cuando lo necesite.

La Policía debe también garantizar que se preste el servicio en condiciones de seguridad y no hacer persecución a los vehículos para que les sean impuestos comparendo o se los lleven mediante grúas.

A las aseguradoras a través de la Ley, se les debe obligar a que cubran todo tipo de siniestros en aquellos vehículos que prestan el servicio de transporte a través de plataformas de economía colaborativa, puesto que hoy en día a falta de regulación sucede que no protegen. Especialmente, deben cubrir cuando se presenten casos de siniestros viales.

Ante este tipo de falta de regulaciones, el usuario del servicio de transporte siempre será el más afectado. En ese orden de ideas, las plataformas que cobran un porcentaje por el servicio de intermediación, usualmente entre un 25% a un 35% deberían destinar un porcentaje destinado a cubrir el valor de una póliza para que cubra a todos los actores.

Además se debe garantizar la seguridad del conductor y del usuario, creando mecanismos legales que permitan realmente identificar a los actores que intervienen en la cadena de valor.

### **PERSONERO DELEGADO PARA LA DEFENSA Y PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DEL CONSUMIDOR, DR. NELSON CASTAÑEDA MUÑOZ.**

Este es un proyecto de ley que obedece a una realidad social, la cual, no puede esperar más, en tanto que existen miles de voces de la ciudadanía que la claman.

Desde la Personería Distrital de Bogotá durante los últimos 8 meses durante el tiempo de confinamiento generado por la pandemia del COVID-19 han aumentado en un porcentaje muy importante las quejas que han presentado los usuarios de las plataformas de transporte así como de los usuarios de taxis. Estas quejas se relacionan con el abuso de las tarifas, mal prestación del servicio, la calidad en la que se presta el servicio no es la mejor, particularmente por el tema del aseo en los vehículos.

Este proyecto de ley, surge como respuesta en este preciso momento para satisfacer a los usuarios que demandan este tipo de servicios. Aquí ganamos todos, todos somos consumidores, puesto que todos los días algunos de nosotros, deben utilizar este medio de transporte para movilizarse.

La personería ve con muy buenos ojos este proyecto de ley, toda vez, que genera una mayor oferta, una mejor prestación del servicio y se redundan en la seguridad. La seguridad es básica en la prestación del servicio; el hurto, es un delito que nos afecta a todos y que se debe atacar.

Este proyecto de ley tiene la vocación para prosperar, puesto que según cifras del Ministerio de Transporte mueve a más de 10.000 usuarios a diario en las calles de Bogotá, que no es nada despreciable.

### **SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE, DR. CAMILO PABÓN ALMANZA.**

Agradece el espacio que se ha otorgado mediante la presente mesa de trabajo, considerando que está alineado con los comentarios que se han manifestado con el propósito de proteger a los usuarios de las plataformas. Agregando que existen diferentes categorías de los derechos de los usuarios, unos de índole económico y otros que no son económicos, como los son la vida y la integridad.

Respecto de la vida e integridad de los usuarios, la Corte Constitucional ha considerado que el transporte público tiene que ser un transporte público por que el Estado no puede idear y generar un sistema en el que no haya una seguridad para los usuarios del transporte, considerando que un accidente de tránsito puede generar lesiones o muerte para las personas, entre ellas, el mototaxismo es una de las actividades que incrementa de manera

desproporcionada el riesgo de lesión o muerte para los usuarios. Luego, la solución que se vaya a generar desde el punto de vista tecnológico debe considerarse como la seguridad en un servicio subyacente es que se vaya a destinar para sus usuarios, no solo como un derecho, sino como un derecho fundamental.

Además se debe considerar la forma en como se ha considerado la idea de que un servicio es mejor que otro, no siempre ha sido con técnicas ortodoxas para influenciar a los usuarios de cómo es preferible por ejemplo, elegir el taxi que el mototaxi. Sobre el particular en una de las actuaciones que adelantó la Superintendencia de Transporte el año pasado donde pudimos comprobar que la empresa que administraba la aplicación de picap utilizaba influenciadores para que le hicieran creer a sus usuarios que su servicio era el que deberían escoger, que como estrategia publicitaria en el ejercicio de una actividad económica que pareciera legítima, en realidad lo que estaban haciendo es engañar a los usuarios en como el servicio los puede llevar a la muerte.

Por tal razón, se deben generar estos espacios para discutir sobre estos aspectos, especialmente de cómo proteger sus intereses económicos y la vida.

### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Después de escuchar a todos los que precedieron en el uso de la palabra, es importante resaltar que todos vamos en la misma línea de regular este tipo de servicios. Lo siguiente, es que los usuarios son uno de los actores que debe considerarse dentro de este tipo de leyes, al ser definitivamente uno de los pilares dentro de la cadena del servicio que finalmente se vaya a prestar, por lo que no se puede obviar la regulación que se vaya a generar sobre esta materia para protección de los usuarios.

Respecto a la relación de consumo, en uno de los extremos incluye a los usuarios que son los beneficiarios finales y son exclusivamente ellos quienes ostentan la calidad de usuarios. Por lo que al momento de generar este tipo de regulaciones se les debe tener en cuenta, al ser quienes reciben el servicio final dentro de la relación de consumo.

En el otro extremo, están todos los demás actores de la cadena que incluyen a los prestadores, esto es, propietario, empresario y demás. Allí surge la necesidad de regular la interacción que haya, la responsabilidad que haya, la forma en que se pretende establecer la responsabilidad de estos actores de cara a los usuarios, inclusive los conductores.

Así las cosas, desde el Viceministerio y del Gobierno Nacional existen unos puntos que se consideran relevantes, lo primero, es que estamos en el régimen colombiano y sería un servicio público de transporte el que debe imperar en una relación negocial en el que una persona le paga a otra por trasladarlo de un punto a otro. No es solo un juego de palabras, tiene una alta importancia desde lo conceptual, tener la claridad que estamos frente a un servicio público de transporte, puesto que genera que unas consideraciones, como por ejemplo, en la licencia de conducción de estos conductores que van a prestar este servicio, en relación con las evaluaciones periódicas que tienen estos vehículos, que varían de acuerdo si es un vehículo utilizado exclusivamente para el transporte particular o para el servicio público de transporte, respecto a los operadores de las plataformas es importante dejar claro cuestiones sobre el recaudo y el servicio público, creemos que frente al usuario es muy importante la entrega de la factura electrónica, que el usuario sepa las condiciones y las características específicas de las obligaciones relacionadas con la ruta, la tarifa y demás condiciones del contrato de transporte.

En relación con las garantías es otro papel fundamental, de la mayor relevancia que se tengan en cuenta para determinar el derrotero de quienes serán los responsables en todos los casos, no solo frente a usuarios, sino

también, frente al mismo propietario del vehículo, del conductor del vehículo, de terceros y por supuesto de los usuarios.

Estos criterios se deben tener en cuenta para el momento de unificar las propuestas de manera, que estos espacios son propicios para generar estas discusiones.

- **LA SEGUNDA MESA DE TRABAJO** se realizó de manera virtual, a través de la plataforma tecnológica con la que cuenta la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto es, GoogleMeet, el 23 de octubre de 2020.

La mesa de trabajo fue precedida por el H. Representante a la Cámara Milton Ángulo quien estuvo acompañado en todo momento por los ponentes.

#### **PONENTES:**

1. OSWALDO ARCOS B (Coordinador Ponente).
2. EMETERIO MONTES DE CASTRO (Coordinador Ponente).
3. AQUILEO MEDINA ARTEAGA.
4. MILTON HUGO ANGULO.
5. CIRO RODRIGUEZ PINZÓN.

#### **INVITADOS:**

1. Viceministra de Transporte, Dra. Carmen Ligia Valderrama.
2. Superintendente de Transporte, Dr. Camilo Pabón Almanza.
3. Representante a la Cámara, Dr. Alfredo Ape Cuello Baute.
4. Representante a la Cámara, Dr. Jorge Alberto Gómez Gallego.
5. Director Ejecutivo de ASOPROTAX, señor Hugo Ospina.
6. Representante de la Cooperativa De Taxistas Bombas Limitadas, señor Juan Sebastián Zapata Vásquez.
7. Presidente Ejecutivo Nacional de la Asamblea de Transportes, señor Alejandro Quiroga.
8. Representante del Gremio de Taxistas, señor Arquímedes Facón.
9. Representante Legal de la Cooperativa Video de Taxis de Manizales, señora Nelly Barona.
10. Representante de la Asociación de Transportadores del Quindío, señor Juan Carlos García.
11. Director Ejecutivo De FENALTAX, señor Juan Carlos Pulido.
12. Representante del Gremio de Taxistas, señora Diana Valencia.
13. Representante de CONTAX, señora Lucero Franco.
14. Presidente de Taxis Libres (FENALTAX), Señor José Fernando Hernández.
15. Representante de las Vidas de los Taxistas y de la Asociación de Taxistas Unidos, señor Johnny Rangel.
16. Representante Sindicato Mesa Nacional de Taxistas.
17. Representante Legal de la Asociación de Propietarios de Taxis de Antioquia, señor Néstor Patiño.
18. Representante de la Veeduría Gremial, señor Oscar Villera.
19. Representante Legal de TRASPROCOL, señor Juan Carlos González.
20. Representante de los Taxistas, señor Darío Duque.
21. Director del Programa la Vos del Taxi y Presidente de Fundas Cali, señor Gustavo Blandón.
22. Representante de Taxistas, señor Ernesto Sandoval.
23. Representante Legal de Taxis Libres, señor Jairo Sánchez.
24. Representante de los Taxistas, señora María del pilar Londoño.

## **INTERVENCIONES:**

Las intervenciones se desarrollaron de la siguiente manera, durante la mesa de trabajo:

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Damos inicio a esta Audiencia Pública, relacionada con las plataformas a todas las personas asistentes bienvenidas, es muy grato que nos acompañen, la invitación; a que es para que desarrollemos una audiencia respetuosa, con argumentos, ser objetivos y precisos en los comentarios, para que el tiempo nos rinda, porque esperamos estar terminando a las 10 y 30, para tratar los temas más relevantes de estos proyectos de ley que están acumulados, respecto a las plataformas; el orden del día que vamos a trabajar hoy es el siguiente:

Primero, intervención de los funcionarios del Gobierno a través de la Viceministra de Transporte, seguido por la intervención de los asistentes y en tercer lugar les damos la palabra a los invitados representantes del gremio; de los taxistas y de las empresas. Para este punto les solicito de manera especial, que por el chat se registren, para manejar el orden de intervenciones, porque únicamente en ese orden daremos el uso de la palabra, por 10 minutos ya que son más de 25 personas, si el tiempo no alcanza, tocaría recortarlo de 30 a 1 minuto para cerrar la intervención. Solicito que sean muy puntuales en sus comentarios para que tengamos una audiencia muy importante y podamos concluir en beneficio del proyecto de ley.

A todos los que nos acompañan mil gracias y vamos a dar inicio a esta Audiencia con la intervención de la Viceministra Carmen Ligia Valderrama que se va a referir sobre, lo que el Gobierno piensa de estos proyectos de ley, que son 6 acumulados, y quiero decirles que el último proyecto que fue acumulado, fue el proyecto de ley número 446 y fue acumulado porque en el momento no hay ponencia del proyecto y la norma establece que se pueden acumular los proyectos que sean afines; teníamos los proyectos inicialmente, voy a leer para que estemos en contexto, son los proyectos a los que les vamos a dar la discusión y el análisis respectivo el día de hoy.

- Proyecto de ley 003 de 2020 Cámara.
- Proyecto de ley 174 de 2020 Cámara.
- Proyecto de ley 185 de 2020 Cámara.
- Proyecto de ley 199 de 2020 Cámara.
- Proyecto de ley 242 de 2020 Cámara.
- Proyecto de ley 446 de 2020 Cámara.

Estos son los proyectos que están acumulados que se están trabajando, que los ponentes los hemos venido analizando, que se están haciendo varias mesas técnicas y audiencias por todo el país, con el propósito de generar un consenso y que podamos generar un proyecto que su fin fundamental sea, que sirva para los ciudadanos; este es el fin de estos proyectos de ley, que le sirva a los ciudadanos, que sirva a los usuarios que es nuestro objetivo. Señora Viceministra tiene el uso de la palabra por 10 minutos, para que haga los comentarios a que haya lugar.

### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DOCTORA CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Muy buenos días, Representante Milton muchas gracias, un especial saludo a usted y a la Comisión Sexta Constitucional que ha permitido abrir estos espacios que nos parecen absolutamente valiosos, claramente respaldamos la creación de cualquier resultado en un proyecto de ley sea producto de la participación de todos los

actores; de modo que, muchas gracias a ustedes que son los líderes de este proceso para que haya cabida de manera que todos podamos participar activamente.

Igual saludo a los señores taxistas y representantes del gremio que hoy nos acompañan, seguramente esta dialéctica o conversación va a ser sin duda alguna favorable para llegar a algún buen término. Lo primero señores Representantes es que lo que está sucediendo en el país en este momento, nos lleva a pensar que ha surgido la necesidad de regular los servicios que se están ofreciendo, vía plataformas tecnológicas, cuando se está prestando el servicio público de transporte. En este momento la necesidad del país frente a diferentes circunstancias y diferentes actores que están participando en el mercado creemos que nos lleva como país a tener que regular el punto; ese es nuestro primer sentir y por ese motivo es que estamos haciendo presencia y seguiremos haciendo presencia en este proceso para poder compartir los criterios y sobre todo los que llamamos nosotros algunos aspectos esenciales que debería tener en cuenta el proyecto de ley que avanza en este sentido, efectivamente ya nos está avisando el Representante Milton cómo hay 6 proyectos acumulados todos representando diferentes posiciones; para ser concreta me voy a referir a los puntos esenciales que de manera transversal, tendríamos en consideración para que avance un proyecto en estas condiciones.

El primer punto, hace referencia a la prestación del servicio con la calidad y el carácter de ser un servicio público de transporte, esa calificación nos parece absolutamente importante, porque bajo el régimen colombiano, el servicio público de transporte lo presta una persona a otra, a cambio de una remuneración, a diferencia del servicio privado que está circunscrito a que la persona se transporta o transporta objetos, en vehículos de su propiedad para su servicio específico, de manera que cuando el servicio se contrata con terceros, el mismo deberá ser prestado por una empresa de transporte público, esa calificación nos parece muy importante porque delimita el escenario del régimen que debería tenerse en cuenta para de ahí en adelante dar el paso en la regulación correspondiente; en esa medida consideramos que cualquier proyecto y con respeto, así lo consideramos cualquier proyecto debe partir de la base que existe un servicio público de transporte.

El segundo punto que consideramos esencial para que sea tenido en cuenta, tiene que ver con la licencia de conducción de los conductores en caso, que se trate de la prestación de ese servicio al que nos estamos refiriendo, considerando que la actividad de conducir automotores, es una actividad peligrosa y así ha sido considerada por la jurisprudencia en Colombia, por el peligro inherente que tiene a actividad que representa para los pasajeros, para la comunidad y para los transeúntes los conductores que vayan a estar inmersos en este nuevo régimen, deben de contar con una licencia de conducción expedida en la misma categoría exigida para quienes presten un servicio público; no puede ser que una persona que tenga una licencia de conducción general, sea quien va a prestar un servicio público, nosotros creemos que hay unas condiciones especiales, que debe cumplir quien es conductor para prestar un servicio público y en esa medida la licencia de conducción debe ser expedida en esa misma categoría, en esa misma línea; los conductores de ese servicio deberían reunir las mismas condiciones y permisos requeridos para un conductor de servicio público, es decir la categoría de la licencia de conducción debe corresponder con la requerida para la prestación del servicio público, así como para esas condiciones de formación previa y también la refrendación periódica de esta licencia.

Un tercer punto esencial, tiene que ver con las evaluaciones periódicas de los vehículos, es un hecho que los vehículos que están prestando el servicio público tienen una mayor movilidad y en esa medida debe prestársele mayor atención a la revisión, al mantenimiento y a las que llamamos nosotros evaluaciones periódicas, considerando que esa actividad de conducir es una actividad peligrosa, como lo hemos mencionado, por el peligro inherente que representa la misma actividad para los pasajeros y la comunidad es una actividad que genera una responsabilidad importante por parte del conductor, también hay una responsabilidad frente al vehículo y esos vehículos que sean usados en esa actividad deberían someterse a unas reglas mínimas, de vida útil para la operación, lo mismo en el caso de la revisión tecnomecánica y de los mantenimientos que se deben realizar y

deben ser en los mismos términos y condiciones que prestan el servicio público de transporte, no vemos aquí porque hacer una distinción por el contrario es absolutamente importante, inclusive estamos hablando de un tema de seguridad vial en la medida en que se cumpla con esas condiciones mínimas de vida útil para la operación, de la revisión tecnomecánica y de los mantenimientos, se está cumpliendo con los mismos términos y condiciones que se debe tener en cuenta para los vehículos de transporte, como ya lo indique.

Otro punto adicional tiene que ver con el operador de la plataforma en sí mismo, consideramos muy valioso incluir diferentes obligaciones del operador relacionadas entre otras, lo primero; hace referencia al recaudo del servicio público de transporte, dar cumplimiento a la distribución de los montos de dinero que correspondan a quienes intervienen en la prestación del servicio, es un punto importante que debe quedar claro, el del recaudo del valor del servicio y el de entregar, en la distribución de los montos ser muy preciso en la distribución de los montos a quién corresponde y en qué calidad actúa cada uno, de los que están en la cadena; una que nos parece supremamente importante es entregar al usuario la factura electrónica que contenga aspectos mínimos como por ejemplo la fecha, la hora, el valor, el origen y el destino del servicio, datos principales de identificación del vehículo tales como; placa, marca, color, modelo, esto nos permite tener información certera respecto de los usuarios, así como información del conductor y otro frente que consideramos esencial tiene que ver con la responsabilidad y las garantías, se entiende de la mayor relevancia que las iniciativas legislativas, tengan en cuenta aspectos esenciales como las garantías y responsabilidades de quienes provean ese servicio, deben tomar pólizas que amparen los riesgos para los usuarios, los conductores y los terceros, no podemos obviar que estamos frente a una actividad riesgosa y en estos términos debe ser cubierta frente a esos riesgos, no podemos ignorar que esa situación tenga que ser cubierta por pólizas que amparen los riesgos para los actores que acabo de mencionar los usuarios, los conductores y los terceros como ocurre en la prestación del servicio de transporte público.

Para finalizar cumpliendo estricto tiempo que se nos ha asignado, mencionaría el último punto en cuyo caso consideramos de esencial importancia, es la consideración y protección a los usuarios de este servicio, estos sujetos deben ser tenidos en cuenta en el régimen y en esos términos habrá de establecerse criterios que les permitan estar debidamente informados y que les permita tomar la decisión con absoluta certeza; ejemplos como lo que acaba de mencionar; tener conocimiento de cuánto le cobraron, por qué le cobraron ese valor, si quiero decir por qué ruta en particular y cuál es el vehículo que me está prestando el servicio, temas como este deben ser relevantes frente al usuario que también es un actor importante y sin duda alguna todos los prestadores del servicio son actores muy valiosos, quién sea titular de la plataforma, pero los usuarios no se pueden pasar por alto en este régimen de acuerdo a lo que nosotros consideramos. Honorable Representante esto resumiría de manera general, cuáles son esos criterios que nosotros creemos de forma transversal que más allá de cada uno de los proyectos deben ser considerados dentro del régimen que a buena hora se están impulsando en el Congreso de la República. Quedamos atentos para escuchar todas y cada una de las intervenciones porque creemos que justamente, la construcción conjunta a todos estos temas es lo que debería suceder, lo que nos viene bien para llegar al buen término en el proyecto de ley, muchas gracias.

## **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted Vicepresidenta de Transporte, por su información es un resumen sucinto, todos los factores que están relacionados con estos importantes proyectos, le concedemos el uso de la palabra a los Representantes y Senadores que se encuentran en plataforma para que puedan hacer los comentarios que consideren pertinentes, le damos la bienvenida al Superintendente, que se había excusado atendiendo otro compromiso, como siempre agradecerle su participación en estos eventos; la valoración que haga la Superintendencia es fundamental para nosotros. Señor Superintendente tiene el uso de la palabra por 10 minutos y luego continuamos, con los Representantes que están en plataforma y que quieren intervenir. Bienvenido doctor Camilo por 10 minutos.

## **SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE, DOCTOR CAMILO PABÓN ALMANZA.**

Honorable Representante Milton, gracias por la invitación, un gusto saludarlo, señor Viceministra muchas gracias por el saludo y por el espacio un saludo a todos los Honorable Congressistas y demás personas que nos acompañan el día de hoy, quisiera Honorable Representante hacer una reflexión muy corta de cuál es la preocupación que conceptualmente tiene esta Superintendencia de cara al transporte de pasajeros y para eso hago mención en que esta Superintendencia ha estado intentando atacar el problema de seguridad vial y de protección de vidas de los ciudadanos desde que inició su existencia, hasta hace 20 años, el Estado colombiano tomó la decisión que necesitaba un supervisor capacitado que pudiera generar mecanismos de control sumándose, dados los esfuerzos que se hacían en los distintos territorios, uno para mitigar el riesgo que genera la sola actividad de conducción, porque eso lo hemos discutido en otras oportunidades, que la actividad de conducir vehículo es una actividad inherentemente peligrosa para la vida humana, hay un alto riesgo de muerte y de lesión; frente a eso se imponen muchos controles; las licencias de conducción que cuando hay un accidente de tránsito hay alguien que responda, hay muchos controles pensando en los ciudadanos.

Con su venia Representante lo que quiero es que honestamente no estoy defendiendo a nadie de los gremios, ni estoy defendiendo a nadie que está en la legalidad, porque la ley existe para proteger la vida de los ciudadanos y cuando la ley está pensada así, uno se puede sacudir de estas discusiones, de si uno está favoreciendo a monopolistas o si está favoreciendo a alguien, porque vamos a dar la discusión es de cómo se protege la vida de los colombianos, cuando uno piensa en esto la primera preocupación que surge es que cuándo la actividad es inherentemente peligrosa, incrementa irrazonablemente ese riesgo y uno de los ejemplos que quisiera mencionaren mi exposición es que una persona que no tiene las capacidades o la idoneidad para conducir 8 horas seguidas puede incrementar, sustancialmente el riesgo de lesión y muerte de quienes lleva como pasajeros, por eso a quienes prestan un servicio público se les hacen exámenes con frecuencia y la refrendación de pase, tiene una periodicidad distinta, el control que tiene el Estado de la persona que está conduciendo todo el día, lo hace para garantizar que tenga la capacidad física y mental de vivir con el tráfico de Bogotá, con el de Medellín o de cualquiera de nuestras ciudades o vías y aun así, conducir con la idoneidad para proteger la vida de los pasajeros, esa idoneidad le aseguro Representante; que en mi caso, para hablar solo de mí, no creo que la tenga, usted me pone a conducir 8 horas y el riesgo que a la hora 7 me esté estrellando es altísima, la razón por lo que lo digo así, es porque nunca en mi vida he sido conductor, mi cuerpo no está acostumbrado a eso, realmente las personas que conducen prestando el servicio de transporte público, necesitan tener esas capacidades para proteger la vida de las persona que están transportando.

Segundo factor los vehículos que pueda que sea conectado con la tecnología que uno quiere que sea y que lo haga ver más moderno que otros, pero es un Renault 4 difícilmente va a ofrecer con la tecnología que sea que se conecte, el vehículo en el mundo real no va a ofrecer las capacidades, para proteger la vida de los ciudadanos en caso de colisión, seguramente no tiene todos los equipamientos que debería tener, no tiene los alistamientos, los mantenimientos bimensuales, dígame si uno al carro propio le hace un mantenimiento cada 2 meses; uno no los hace, porque no está obligado, porque no está prestando un servicio público, que al contrario quienes si prestan un servicio de transporte público, si lo hacen porque el Estado consideró importante que los vehículos estén siendo sometidos a revisión cada 2 meses y adicionalmente mantenimientos correctivos y adicionalmente la revisión tecnomecánica y los alistamientos diarios. Lo que le quiero transmitir y veo que se están acabando los minutos, pero quiero llamar la atención con esta discusión hago una sugerencia muy respetosa; que el país necesita la discusión en el mundo real, no pensemos que cualquier cosa que invoca la innovación es mejor percé, puede que si puede que no, hay más de 20 aplicaciones que trabajan con empresas habilitadas, esos los hace más innovadores de pronto sí, pero lo importante es que en el mundo real la gente no se mate, la discusión de un proyecto de ley y en el aporte técnico que como Superintendencia y como sector podamos brindar al Honorable Congreso de la

República, va a ser dirigido a que el resultado genere la confianza de los ciudadanos, que cuando abordan el transporte público es un transporte seguro, que sea un conductor con la capacidad para conducir 8 horas que tiene su licencia, su pericia para conducir, que si hay un accidente de tránsito hay que responde distinto del conductor que seguramente no tiene el patrimonio para pagar los perjuicios y por eso, es que atrás hay una empresa que tiene las pólizas, la capacidad para responder en caso de un siniestro, esto no es una discusión de innovación, es una discusión de qué pasa en la vida real, cuando los carros se estrellan y el servicio público y esto lo dijo; la Corte Constitucional que los ciudadanos, los habitantes del territorio nacional tenemos el derecho a tener transporte público, pero no cualquiera, sino un transporte público seguro y por eso las decisiones que se deben tomar deben ir dirigidas a que esa faceta prestacional del artículo 24 de la Constitución Política, que es contar con un transporte público no sea cualquier transporte sino con las condiciones para proteger a la ciudadanía cuando hagan uso de estos transportes públicos, gracias Honorable Congresista, gracias al Congreso por invitarme a este espacio y quedamos a su disposición.

**HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted doctor Camilo, excelente su intervención y sus comentarios, seguimos con el segundo punto, le damos el uso de la palabra a los Honorables Senadores y Representantes que se encuentran en la plataforma, doctor Ape sí se encuentra en la plataforma, tiene el uso de la palabra.

**HONORABLE REPRESENTANTE ALFREDO APE CUELLO BAUTE.**

Si estoy conectado señor Presidente, pero esperarí a intervenir al final, por favor.

**HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Con gusto Honorable Representante, Alberto Gómez tiene usted el uso de la palabra.

**HONORABLE REPRESENTANTE JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO.**

Nosotros presentamos un proyecto de ley, pero lo presentamos por Senado y como en Cámara acumularon 4 proyectos, hicimos la gestión para que el Presidente de la Comisión Sexta no lo acumulara también, porque el proyecto en solitario en Senado tenía pocas posibilidades, si me permite hacer 2 o 3 consideraciones de lo que opina el Gobierno y sobre lo que creemos nosotros, que con el Senador Robledo presentamos esta iniciativa.

**HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Usted tiene el uso de la palabra en el momento que lo desee, si lo quiere hacer en este momento con todo gusto Representante.

**HONORABLE REPRESENTANTE JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO.**

Gracias Representante, son opiniones muy sencillas, el mundo de los taxistas tiene muchas amenazas, pero tiene una característica principal es que de esa actividad derivan su sustento centenares de miles de ciudadanos de Colombia, no solo los que conducen los vehículos, los propietarios, los socios y dueños de las empresas, los administradores y también una cantidad de gente que vive de actividades anexas como la mecánica, mantenimiento, el aseo de los vehículos y ha venido sufriendo muchas amenazas una de ellas es la informalidad, es un aspecto grave para el transporte informal o pirata y la piratería con plataformas, que es igualmente más

sofisticada, pero igual piratería porque es torcerle el pescuezo a la ley, que dice claramente que el servicio público de transporte individual de pasajeros es público, un servicio público reglado normado y que las ciudades tienen también una facultad de limitar la cantidad de vehículos, que prestan ese servicio; porque si todo el mundo tuviera un carro para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros no cabrían los carros en la ciudad, hay un problema de regulación normal que corresponde a las ciudades.

Creemos que son aspectos básicos que el servicio público debe funcionar como servicio público, que las ciudades deben seguir manteniendo la regulación de definir cuántos carros pueden prestar el servicio en cada ciudad y que las empresas que afilien a los taxis brinden las garantías y estamos anexando la seguridad social, estamos exigiendo que no haya abuso, en el cobro de las tarifas por parte de las plataformas, además que las tarifas deben ser regladas por el Estado; los servicios públicos no tienen libertad tarifaria, son unas libertades reguladas con decisiones exactas de cada cosa.

Estamos solicitando que en ese proyecto de ley que se apruebe, que haya la garantía de la afiliación a la seguridad social para todos los conductores de servicio público individual de pasajeros que es llamado taxi; en nuestra propuesta el uso de las plataformas que le cobran unas comisiones altísimas a los conductores que utilizan ese servicio, estamos preservando el cumplimiento de esa ley en el sentido que esas plataformas sirvan para ser intermediarios, en la prestación del servicio público individual de pasajeros reglados tal como está en la ley, el proyecto de ley relativamente es sencillo y tiene un alcance mayor y el alcance es evitar que se siga haciendo trampa a los taxistas de Colombia con estas plataformas, que alegan no ser empresas de transporte aunque lo son de hecho, para poder tener plataforma hay que tener unos cupos en una empresa de transporte reglada y como están las normas y lo que le escuchado al Gobierno a las 2 intervenciones de los funcionarios de Gobierno han hablado los 2 de mantener la legalidad y la garantía de seguridad para los pasajeros, es una introducción breve, aunque en detalle podemos hablar más adelante.

Un saludo especial para los ponentes de la Comisión Sexta, me gustaría que mantuviéramos una relación fluida para ver nuestras propuestas y estar en la discusión y adicionalmente una solicitud especial que les solicitaría es que hicieran audiencias regionalizadas, por ejemplo; en el suroccidente, en el centro del país, en Antioquia y el viejo Caldas, porque el taxismo también tiene características distintas según la región, no es lo mismo el taxismo en Bogotá que en Medellín, no es lo mismo en Bogotá que en la Costa, sería bueno hacer audiencias para este proceso de discusión de la reglamentación de esta actividad, en todos los territorios regionalizadas para que haya una propuesta más holística del asunto, esa era la solicitud que iba a hacerles a los señores ponentes, muchas gracias doctor Milton y aquí estaremos atentos.

#### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted Representante Gómez, muy importante su comentario y referente a la audiencia con mucho gusto nos podemos reunir para priorizar en qué regiones del país las podemos hacer, gracias por sus ideas teniendo en cuenta que tenemos en este periodo avanzar en el debate de primera ponencia de estos importantes proyectos, si no hay otro Representante o Senador que se encuentra en la plataforma, vamos dar el uso de la palabra a las agremiaciones reiterándoles que por favor seamos concisos, muy puntuales para que aprovechemos el tiempo ya que tenemos 15 invitados que van a intervenir, daremos 3 minutos por persona, en el momento en que se cumplan los 3 minutos, el sistema apagará el micrófono, la primera persona que se inscribió fue el señor Hugo Ospina, Director Ejecutivo de Fenaltax, tiene 3 minutos, bienvenido.

#### **DIRECTOR EJECUTIVO DE ASOPROTAX, SEÑOR HUGO OSPINA.**

Gracias doctor Milton, pero no soy el director de Fenaltax, soy el director ejecutivo de la Asociación de Propietarios y conductores de taxi, Asoprotax, muchas gracias, primero; disto de lo que mencionó la Viceministra, porque los proyectos de ley tienen que empezar por diferenciar dos cosas, uno son las plataformas tecnológicas y otro es el servicio, las plataformas tecnológicas y la ilegalidad en Colombia, desde que estaba el súper es estaba prestando servicio no autorizado, en vehículos particulares, cuando el Gobierno Nacional cuando vio esto promovió las plataformas tecnológicas mediante la Ley 527 de 1996, que es la ley de comercio electrónico y por esa ley se estaba navegando por internet haciendo comercio electrónico entre las partes, después nace la idea de neutralidad de red con la Ley 1341 de 2009, ahí todo el que navega en internet es legal, pero una vez llegan todas las plataformas tecnológicas de transporte, el Gobierno Nacional mediante ley aprobada por ustedes en el Congreso nace la Ley 1753 y en el artículo 32 parágrafo 6º nace una nueva categoría de servicio público de pasajeros en Colombia, que trabajará única y exclusivamente con plataformas tecnológicas, es así como se promueve y le dan 6 meses al Gobierno Nacional para que adecue, un decreto con fuerza de ley para que se promuevan las plataformas tecnológicas, es así como nace el decreto 2297 de noviembre de 2015, este decreto le dio 6 meses al Ministerio de Transporte para que promoviera una resolución de cuáles eran las condiciones técnicas que debían tener estas plataformas tecnológicas y el Ministerio de Transporte en el 2016 promueve la Resolución 2163 al amparo de esta resolución 27 plataformas tecnológicas hoy, están habilitadas ante el Ministerio de Transporte a prestar el servicio de transporte en plataformas tecnológicas.

Los señores de Uber, Cafiby y otras plataformas tecnológicas demandaron en una acción de inconstitucionalidad ante la Honorable Corte Constitucional qué porque los carros particulares y vehículos de servicio especial quedaron por fuera de esos proyectos de ley, la Honorable Corte Constitucional mediante Sentencia en el año 2017 les dijo a todos los demandantes de Uber, Cafiby y otras plataformas tecnológicas; la tecnología tiene que ser un aliado de los empresarios y no es una tecnología para que se preste servicio de transporte en vehículos particulares o de servicio especial. El servicio público individual es así que la Resolución 2163 y la Corte Constitucional declaró exequible el parágrafo 6º del artículo 32 de la Ley 1753, pero lo que más me preocupa que los proyectos de ley que cursan en el Congreso, es que se está atentando contra el derecho de la igualdad, porque ustedes van a permitir que un carro viejo preste el servicio de pasajeros y a los taxistas nos siguen exigiendo que chatarricemos un carro y el carro que ingresemos debe ser 0 kilómetros, ahí ya se atenta contra el derecho a la igualdad, pero déjeme ir más allá doctor Milton estudios de científicos ambientales comentan que en San Francisco, California una de las plataformas señor Juan Sebastián Zapata está al borde de la quiebra, el sistema metro, los sistema integrado de transporte, la movilidad, el espacio público, la salubridad pública y la salud mental están afectadas en esos países donde fueron reglamentadas y legalizadas Uber, en la ciudad de México están infartadas las vías porque los vehículos particulares no tiene límite de ingreso de vehículos, muchas gracias.

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted le concedemos la palabra al señor Juan Sebastián Zapata de la Cooperativa de taxistas bombas limitadas, se prepara el señor Alejandro Quiroga. El señor Juan Sebastián Zapata no se encuentra conectado, tiene el uso de la palabra el señor Alejandro Quiroga, presidente ejecutivo nacional de la asamblea de transportes.

### **COOPERATIVA DE TAXISTAS BOMBAS LIMITADAS, SEÑOR JUAN SEBASTIÁN ZAPATA VÁSQUEZ.**

Buenos días doctor Milton y los demás que están conectados, nosotros siempre hemos dicho que no estamos en contra de las señor tecnologías, bienvenidas las tecnologías, pero desde el lado de la legalidad y conforme lo acaba de manifestar el doctor Hugo Ospina, es servicio público en Colombia ya está totalmente reglamentado el Decreto 2297, la Resolución 2163 dotaron al sector de las normas que necesitábamos para que las plataformas tecnológicas prestaran el servicio de transporte de taxis, de hecho la empresa Tasco Bombas, primera empresa en

Medellín que logró esa habilitación para la plataforma tecnológica, nosotros cumplimos con todas las normas para prestar el servicio público de transporte, tal como lo dijo la Viceministra en su intervención no es fácil que las autoridades controlen las empresas y les exijan, con los vehículos, la homologación para todo tipo de transporte, que los conductores tengan licencia para el servicio público de transporte, no es fácil si aprueban todas esas leyes, no es fácil de controlar eso es un problema de orden público porque cualquier persona va a salir a prestar un servicio de transporte y quién lo va controlar, quién le va garantizar como lo dijo el Superintendente a esos usuarios quién les va a garantizar la seguridad, cuando tengan un accidente, cuando tengan una reclamación venga una empresa y lo respalde, eso no lo tiene ninguna de esas plataformas tecnológicas.

Nosotros siempre hemos apoyado que se trabaje con las aplicaciones tecnológicas, pero desde la legalidad, no necesitamos más normas el servicio público de transporte en Colombia está totalmente reglamentado, le hemos pedido al Gobierno y a las autoridades que hagan cumplir las leyes, que hagan cumplir las normas que ya tenemos para que no se incremente más el parque automotor en la ciudad de Medellín ya no se puede con un vehículo más y esto es dé cuenta de esas plataformas tecnológicas, porque la gente anda circulando a diestra y siniestra sin ningún control de las autoridades, no necesitamos más normas, necesitamos control por parte de las autoridades ya todo está reglamentado, todo está legalizado, ningún proyecto de ley, de los 4 o 5 que han llevado al debate tiene algo que sea novedoso para lo que ya tenemos en materia normativa frente al servicio público de transporte, muchas gracias doctor Milton.

#### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted, por el buen uso del tiempo, le concedemos la palabra al señor Alejandro Quiroga, presidente ejecutivo nacional de la asamblea de transportes.

#### **PRESIDENTE EJECUTIVO NACIONAL DE LA ASAMBLEA DE TRANSPORTES, SEÑOR ALEJANDRO QUIROGA.**

Gracias Representante, un saludo a todos los compañeros, a la señora Viceministra, al señor Superintendente en nombre de la Asamblea Nacional del Transporte; estamos acá en solidaridad con los compañeros transportadores, nosotros siempre desde la Asamblea hemos promovido, que se deben proteger los derechos del sector tradicional de los transportadores, en este caso de nuestros compañeros taxistas y respecto a la ley, debe contemplar una igualdad en las reglas de juego entre los taxistas tradicionales y estas nuevas plataformas tecnológicas, deben haber las mismas condiciones, los taxistas deben invertir unos cupos, tienen que hacer unos pagos mensuales, pero estas plataformas han venido socavando esa igualdad que hoy en día con esa misma igualdad no compiten los taxistas, desde luego nosotros pensamos que el tema tecnológico es crucial y por eso consideramos que estos proyectos y estas iniciativas son buenas, pero como han dicho varios compañeros que me antecedieron, esto debe ir de la mano con que el servicio público tiene unas condiciones especiales, quienes los prestan deben tener una formación idónea para garantizar una seguridad tanto de ellos, como de los usuarios.

El otro tema importante que hemos promovido desde la Asamblea, es que el Congreso Nacional le dé facultades al Gobierno, para la reglamentación del artículo 36 de la Ley 336 que lo que busca es reglamentar las diferentes modalidades de transporte y eso llevaría a otro nivel la prestación del servicio, les daría más garantías a los conductores en las diferentes modalidades, en el tema de los taxis no tienen garantías, no estamos reglamentados como oficio como en otras aplicaciones, creo que hay un avance en las plataformas, pero el sector nuestro ha sido rezagado por el mismo Congreso y allí el Congreso debe buscar una mezcla, entre llevar el sector tradicional que presta el servicio público y lo ha construido desde sus principios hasta el día de hoy y por último pensaríamos que lo importante es que tantos proyectos que son 6 de acuerdo a la exposición de ustedes se analicen en detalle,

porque aquí vemos algunas cosas que son lesivas para los taxistas y obviamente se puedan replicar en otras modalidades del transporte, muchas gracias Representante.

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted, por el buen uso del tiempo, le concedemos la palabra al señor Arquímedes Facón del gremio de los taxistas y se prepara la señora Nelly Barona representante legal de la Cooperativa Video de Taxis de Manizales, señor Arquímedes, tiene 3 minutos.

### **SEÑOR ARQUÍMEDES FACÓN, REPRESENTANTE DEL GREMIO DE TAXISTAS.**

Buenos días para todos, como tengo 3 minutos perdonen los saludos, una de las cosas importantes que se deben tener en cuenta Honorable Representante, es que nosotros los conductores de taxi, somos trabajadores dependientes y esos proyectos de ley no han tenido en cuenta nuestros derechos laborales, se nos están violando las normas laborales no solamente nacionales, sino los tratados internacionales que Colombia ha suscrito; en la Resolución 4350 del 98 dice, en el 1.1.1.5 Salarios y prestaciones, está hablando del conductor ¿A quién se le da salarios y prestaciones? A un trabajador dependiente, en el fallo del Consejo de Estado 4932, la Honorable Magistrada emite una jurisprudencia sobre la relación laboral entre la empresa y el conductor; nos están violando nuestros derechos laborales, que no está protegidos; otra es: El usuario, tampoco se ha tenido en cuenta el contrato laboral, perdón un contrato de transporte entre el trabajador y la empresa y no sé por qué la Viceministra desconoce sobre ese contrato de transporte, no puede existir un tercero y las plataformas son tercerizadoras, en el artículo 13 de la Ley 336 impide que bajo cualquier título, una empresa descargue en un tercero su responsabilidad, porque si usted tiene un contrato entre usuario y empresa cómo va a meterse otra empresa si lo prohíbe la norma, lo prohíbe el Decreto 001 de 1990 ese el Código del Comercio ¿Dónde está tipificado, cómo debe el contrato de transporte legalizar? A nosotros los conductores la Ley 336 en su artículo 36 resalta “las empresas serán las que contraten directamente al conductor” esa es la relación laboral, nosotros somos trabajadores dependientes quiero que, por favor, entiendan esa parte; y no cercenen nuestros derechos laborales, nuestra protección laboral, en este momento somos el gremio más azotado y no solamente por la epidemia sino también por la ilegalidad, en este momento por las plataformas.

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Muchas gracias le concedemos la palabra a la señora Nelly Barona representante legal de la Cooperativa Video de Taxis de Manizales, se prepara Juan Carlos García, presidente de la Asociación de transportadores del Quindío, tiene 3 minutos por favor.

### **REPRESENTANTE LEGAL DE LA COOPERATIVA VIDEO DE TAXIS DE MANIZALES, SEÑORA NELLY BARONA.**

Buenos días... inaudible...vengo desde el 2014 cuando el famoso Viceministro Lleras...inaudible...he llevado una guerra solitaria sin apoyo de nadie, ni siquiera de ustedes señor Hugo; he peleado y seguiré peleando todo lo que es a favor de las plataformas y mucho más del ingreso de más de 4.000 vehículos particulares que son los que intentan legalizar esos proyectos que ustedes tienen, a ustedes Honorables tanto al Senado como a la Cámara de Representantes desde el año 2017, les vengo diciendo que desde el Ministerio de transporte abusivamente nos canceló la habilitación a nosotros los transportadores legales para darle paso y es que aquí no es el cuento que la señora no sepa, que la señora Viceministra tampoco sepa, ni ahora el nuevo Superintendente; todos son cómplices de la ilegalidad que existe en Colombia, con los señores de Uber y Cafiby estamos enterados que el

señor de Cafiby se atrevió a comprar la empresa que yo misma ayude a crear y con ella legalmente está habilitado ¿Qué pretenden esos procesos que ustedes tienen? Simplemente legalizar lo que está ilegal, en legalizarle los 4.000 carros a los señores de Uber y a los señores de Cafiby; personalmente a ustedes les hice llegar desde el año 2018 y desde el año 2019 la cancelación de más de 700 empresas de transporte que nos quedamos en el aire, mientras que las otras en estos momentos están trabajando con sus carros particulares, hago un llamado concienzudo a ustedes señores Representantes, al Senado de la República que son los que crean las leyes, que miren bien cómo es que van a legalizar el ingreso de esos carros particulares, creo que empresas como esta que tiene más de 38 años de vida en el sistema no merece estar por fuera de un servicio que legalmente consiguió través de sus habilitaciones, muy buenos días para todos.

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Muchas gracias señora Nelly Barona por el uso del tiempo, le concedemos la palabra al señor Juan Carlos García, Presidente de la Asociación de transportadores del Quindío y se prepara John Jairo Peñuela; tiene 3 minutos por favor.

### **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DEL QUINDÍO, SEÑOR JUAN CARLOS GARCÍA.**

Buenos días a toda la Mesa, gracias por la invitación represento la Asociación de Transportadores del Quindío y a la Federación Nacional de la Industria del Transporte, quiero dejar en claro lo que se ha expuesto hoy acá no sustituye la solicitud de audiencias públicas ante la Secretaría de la Comisión Sexta en varias zonas del país, nos permitimos expresar lo siguiente: Los proyectos presentan una violación en las políticas de Estado y eso ustedes no lo han tenido en cuenta, la masificación del transporte, en los que el Estado ha invertido miles de millones de pesos, los sistemas masivos estratégicos, Transmetro de Medellín, el recién aprobado metro de Bogotá, además de los trenes regionales y la sostenibilidad dentro de esta política de desincentivar el uso del transporte particular ustedes por el contrario lo incentivan y si se llegará a aprobar estos proyectos, sería la quiebra para los mismos, las políticas de seguridad vial, ya lo expuso el doctor Pabón, compromisos firmados por el Gobierno Nacional a nivel internacional, la disminución de accidentalidad y muerte que sería imposible de cumplir, la política de seguridad y salud en el trabajo es la estructura que le solicitan a todas las empresas y ustedes aquí lo estarían violentando, también violentan la confianza legítima que los colombianos han depositado en el Estado y por consiguiente antes de implementar otra modalidad que no es necesaria o conveniente, el Estado debería de indemnizar a los transportadores no solo del sector taxis, porque vulneraría a los demás sectores, también sería a los transportadores de las demás modalidades que dependen también de la prestación, pero esto no se debe hacer con una figura propuesta de fondos que son un fracaso en los demás países, tiene que ser antes de cualquier cambio indemnizar a todos los transportadores.

Señores de la Comisión Sexta los proyectos pretenden la ampliación del parque automotor ya sea por decisión de los alcaldes mediante la modalidad de transporte de particulares intermediados por plataformas, es violatorio de la Constitución Nacional donde la misma considera que el transporte público es un servicio esencial protegido por el Estado y que se convierte en un derecho fundamental para los colombianos, según las mismas palabras del señor Superintendente de Transporte. La experiencia nos enseña que las Superintendencias tanto de Transporte como de Industria y Comercio no son efectivas en el control de estas competencias desleales; los proyectos imponen circunstancias que hasta el momento el Senado y el Gobierno Nacional no han podido solucionar temas trascendentales como la seguridad, el tema contractual en donde las compañías no cumplen con las expectativas de tales seguros.

### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Muchas gracias, señor Juan Carlos García, le concedemos la palabra al señor John Jairo Peñuela Presidente del sindicato mesa nacional del taxista y se prepara Juan Carlos Pulido, tiene 3 minutos por favor. No se encuentra conectado el señor John Jairo Peñuela; tiene el uso de la palabra el señor Juan Carlos Pulido director ejecutivo de Fenaltax.

#### **DIRECTOR EJECUTIVO DE FENALTAX, SEÑOR JUAN CARLOS PULIDO.**

Buenos días, Honorable Representante y a todos los participantes en la mesa; es un mensaje muy puntual, soy usuario de taxi y estoy apoyando el tema gremial, pero no tengo ningún interés y no tengo ni un tornillo dentro de un vehículo, ni dentro de una empresa, ni en tema de conductores, el taxismo es consciente de los diferentes problemas que hay dentro del taxismo, claro que hay muchos inconvenientes y muchas cosas por mejorar y el mensaje puntual que quiero dejar aquí y que lo invito señor Representante para que lo abandere, es replantear esa idea de crear una nueva modalidad paralela al taxismo, demos toda la discusión de cómo vamos a mejorar y modernizar el taxismo y sin lugar a dudas tenemos algunos temas y ya los han mencionado y no lo voy a hacer, mi reflexión básica es; antes de plantear una nueva modalidad veamos cómo mejoramos la modalidad del taxi, el Estado colombiano tiene un compromiso y una deuda histórica con el taxismo, se le ha servido a los colombianos bien o mal, con muchos inconvenientes causados y originados en una legislación torpe que a veces ha pasado sin mala fe de nadie, sino que así ha evolucionado la norma, así evoluciono el sistema, pero estamos a tiempo de reenfocarlo y nosotros hicimos una encuesta grande con la ciudadanía que quiere que mejoremos el taxi, que no creemos una nueva modalidad, esa es la reflexión básica, no me quiero extender más, demos la discusión, antes de la modalidad del taxi que tenemos y que debemos mejorar y una segunda para finalizar la transformación digital dentro del taxismo, en sus principales debilidades es porque no ha habido una política pública, por mil razones y aquí no estamos criticando, estamos a tiempo, no una política pública del cierre de la brecha digital dentro del taxismo sería clave dar la discusión, en este momento histórico de replantearnos el taxismo antes de crear una nueva modalidad, ver cómo nos organizamos dentro del taxismo, cómo el Congreso nos ayuda a hacer la transición la transformación digital y cómo por supuesto nos acomodamos a los ajustes que hay que hacer dentro de la modalidad, quería invitarlo a usted que sé que es un buen hombre, que es una persona que le preocupa y busca el bienestar en pro de la ciudadanía y en eso estamos nosotros también, busquemos las soluciones para servirle a la ciudadanía desde la modalidad que ya existe, es la reflexión que quería hacer, muchas gracias.

#### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias a usted, por el buen uso del tiempo, le concedemos la palabra a Diana Valencia y se prepara Lucero Franco Contaxi.

#### **REPRESENTANTE DE LOS TAXISTAS, SEÑORA DIANA VALENCIA.**

Buenos días cordial saludo para todos, los asistentes han narrado aquí prácticamente la preocupación del gremio y la afectación que puede tener cualquier proyecto de ley y en este caso hay 5 proyectos de ley, en le compilado que ustedes nos pasaron para estudiar que no son una iniciativa de reglamentar el uso de las plataformas, sino iniciativas trasfondo que es la utilización de carros particulares por medio de esas plataformas, es discusión ya lleva muchos años doctor Milton y demás ponentes que van a estar a cargo de esos proyectos, donde una cosa es la prestación del servicio , o sea; usted poder ser el intermediario o hágalo en los servicios legalmente avalados o autorizados, reglamentados, vigilados por el Estado, estamos hablando de un servicio público que realmente ya tiene una normativa muy específica y que se ha dado a la tarea en los últimos años de actualizar la norma para poder prever la utilización de esas plataformas en los vehículos autorizados.

Si ya se hizo una primera mesa técnica que tenemos conocimiento que se realizó la semana pasada, los usuarios reclaman mejores vehículos o mejores condiciones de la prestación del servicio, la modalidad de nosotros está clasificada en un nivel básico, hay un nivel lujo y pudiese incrementarse una modalidad superior **vip**, pero no salirse de una homologación de ese tipo de vehículos, que es el homologado para el servicio público, entonces la invitación sería a modernizar el tipo de carro que a nosotros como industria nos están permitiendo reponer, porque los carros de nosotros vienen siendo el sobrado de todo el mundo y llegan a Colombia los habilitamos, los homologamos y el usuario quiere montar en camioneta o quiere un carro de mejores condiciones o sentirse más “confort”.

La invitación de todos los proyectos es; más que reglamentar la plataforma, es permitir que particulares inundan las calles, saturan, que haya más contaminación ambiental, más inestabilidad vial, más inseguridad y en este momento tenemos ciudades con pico y placa muy altos, de 3 o 4 dígitos y no tener una capacidad transportadora regulada pone en riesgo la seguridad de todo el país, porque no tenemos la infraestructura vial que soporte tantos vehículos, creería que los 5 proyectos atentan contra la seguridad jurídica de nuestra actividad y el último que fue el agregado anoche que es el 446 que presentó el doctor Jorge, es el más acertado que pretende definir cómo se utilizan esas plataformas, pero en el servicio público que ya está reglamentado, vigilado, controlado por el Estado y ejercer más bien unas condiciones más amplias a nivel de control, creo que falta un poco más de reglamentación a nivel sancionatorio.

#### **HONORABLE REPRESENTANTE MILTON HUGO ÁNGULO VIVEROS.**

Gracias Diana Valencia, le concedemos el uso de la palabra a Lucero Franco de Contax, 3 minutos por favor.  
Diana Valencia

#### **REPRESENTANTE DE CONTAX, SEÑORA LUCERO FRANCO.**

Buenos días, Honorables Representantes integrantes de la mesa de trabajo, todo lo que se ha comentado es muy cierto, tenemos que tener en cuenta el detrimento empresarial; si vamos a hablar de tecnología porque las empresas que tenemos activas en este momento, los taxis ¿Por qué no implementamos esa tecnología, a las empresas actuales? Hay algo que se nos está olvidando, es que nos vamos saturar de vehículos, la exposición a que hay más accidentes de tránsito, más riesgos para la vida, e nos está olvidando que Colombia ha firmado convenios internacionales con la OCDE para la conservación del medio ambiente y en la medida en que nosotros nos saturemos de tantos vehículos particulares prestando el servicio, que tienen exclusivamente los taxistas y las empresas prestadoras del servicio público; no estamos cumpliendo con los lineamientos que se trataron con la OCDE, tenemos que hacer como dijo Diana anteriormente, tenemos que innovar equipos, vamos a cumplir con los lineamientos de la OCDE, vamos a traer vehículos eléctricos de gran capacidad, vehículos de lujo, nosotros tenemos un servicio único y exclusivo que es turismo accesible e incapacidad, nuestra empresa.

Vamos a innovar a cumplir con los lineamientos de la orden, vamos a traer vehículos eléctricos de gran capacidad, vehículos de lujo, nosotros tenemos un servicio único y especial enfocado a los discapacitados que se llama turismo Uber discapacidad con nuestra empresa cotaxin y ustedes no se imaginan lo que hemos tenido que batallar contra todo el mundo para llevar a cabo esto, trabajemos las mesas sectoriales y nacionales concienzudamente, con todos los decretos y todo lo que tenemos a la mano muchas gracias.

#### **PRESIDENTE DE TAXIS LIBRES FENALTAX SR. JOSÉ FERNANDO HERNÁNDEZ.**

nosotros no somos ajenos a la tecnología siempre que bienvenida estos proyectos de ley, iniciaron por reglamentar las plataformas tecnología, más que colocarles condiciones a las plataformas tecnológicas se debe es fortalecer el sistema de transporte público como lo han dicho mis antecesores, el transporte privado que se debe reglamentar en este momento vehículos de transporte público, la ciudadanía esta diferentes niveles de servicios automóviles, camionetas, limosinas, ahí es donde nosotros solicitamos a la comisión sexta le de paso al fortalecimiento del servicio público y no a los vehículos particulares, que seguro van es a fomentar la congestión y contaminar más las ciudades, habrá que fortalecer más los servicios públicos masivos no el servicio privado de trasporte de servicio particulares, nosotros taxis libres y fenaltax creemos que habrá que revisar el tema de seguridad social que con buenas intenciones en las leyes esta hoy en día pero no se ha podido desarrollar totalmente, se pueda contraer contratos con trabajadores pendientes he independientes, revisar la capacidad trasportadora de todas las ciudades para mirar cuantos vehículos se necesitan, muy importante un proyecto de ley que se considere el modelo de cobro de las tarifas no podemos seguir únicamente mirando y cobrar solo con taxímetro, las plataformas es una herramienta valiosa, donde le podemos dar el valor del servicio a los usuarios con anticipación y desde luego que la profesionalización está en las leyes obligación como empresa capacitar a los conductores, pero no es obligación que los conductores se capaciten sería importante que en estos proyectos de ley se acojan todas estas solicitudes que están diciendo par que tengamos un sector profesionalizado los conductores tengan seguridad social, vehículos nuevos con el uso de la tecnología, esa la propuesta de fenaltax y taxi libres.

#### **REPRESENTANTE DE LAS VIDAS DE LOS TAXISTAS Y DE LA ASOCIACIÓN DE TAXISTAS UNIDOS SR. JOHNNY RANGEL.**

En los países del mundo están desmotivando el uso del carro particular en Colombia lo quieren incentivar, la discusión no es la tecnología es la ilegalidad el trasporte público es un servicio esencial por eso es que está regulado en todas las partes del mundo y estamos en un país donde tenemos un estado de derecho, donde los ciudadanos tenemos derechos pero también tenemos deberes, por eso no es verdad que los ciudadanos escogen en que ir se y que no esté regulado el trasporte, las aplicaciones están reguladas desde el año 2015 en el decreto 2297 bajo la resolución 2163, no dejarse contagiar por el virus de la ilegalidad que está en estos proyectos de ley que obstruyen el raciocinio y la honestidad.

#### **REPRESENTANTE SINDICATO MESA NACIONAL DE TAXISTAS.**

A nosotros nos preocupa mucho los proyectos de ley como el 003 donde se va a dar a mucha modalidad de trasporte la calidad de prestar el servicio, donde se contrarresta el servicio público de taxis, de pronto se acabaría el servicio mínimo para las tarifas mínimas de taxis, yo no sé el gobierno nacional y el congreso de la republica que va hacer con los 800.000 mil taxistas, que va hacer con casi 400.000 mil propietarios que puedan existir acá en Colombia, propietarios de taxis , donde va a ver un detrimento patrimonial y detrimento económico para los taxistas en Colombia, no que acciones de hecho podrían tener el gremio de taxistas en el momento de que esto llegase a pasar algún proyecto de ley que está perjudicando a tantas familias en Colombia, no sé qué pensara hacer el gobierno, él problema no es la tecnología si no la piratería, los proyectos ley si son aprobados donde nos dan la garantía que la piratería se va acabar, me parece que es imposible acabar la piratería legalizando el servicio particular por medio de plataformas tecnologías es imposible que suceda eso, la ilegalidad va estar al 100 por ciento, teniendo en cuenta lo del pico y placa carros hasta de tres dígitos, carros guardados y queriendo entrar a otra modalidad de servicio no lo vemos como viable lógicamente, que se haga una audiencia pública en la cual participen 7 o 8 ciudades teniendo en cuenta que esta es una problemática muy grave para que a ya una buena sociabilización.

## **REPRESENTANTE LEGAL DE ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE TAXIS DE ANTIOQUIA SR. NÉSTOR PATIÑO.**

La verdad es que no entendemos como personas que fueran elegidos por todos los colombianos para defender las leyes de nuestro país, estén empeñadas en cambiar las leyes y en ayudar entidades extranjeras a usurpar nuestras funciones, nuestra actividad que la industria del taxi viene desarrollando en nuestro país por más de 90 años, en los cuales hemos cumplido con toda la normatividad y leyes que nos han impuesto, para desarrollar esta hermosa actividad que es prestar servicio de transporte público, transportando pasajeros en vehículo tipo taxi, es una verdadera lástima que algunos respetables representantes quieran venir a cambiar lo que ya está legislado y reglamentado, quiero dejar muy en claro de que todos los propietarios y conductores de taxis nos oponemos rotundamente a que los vehículos particulares en el porcentaje que sea, vengan a ejercer funciones que exclusivamente nos corresponden a nosotros.

El gremio taxista no se opone a la tecnología no entendemos por qué los representantes, que deducen que nos oponemos a la tecnología que somos obsoletos, esto lo utiliza como el caballito de batalla, para utilizar y tratar de cambiar la modalidad de transporte.

## **REPRESENTANTE DE LA VEEDURÍA GREMIAL OSCAR VILLERA.**

Nos preocupa como abogados, honorables representantes y senadores que han sido elegidos por el pueblo, para defender la legalidad y para defender nuestros derechos, como es posible que estén realizando esos proyectos para acabar con un gremio que, por más de 90 años, ha venido trabajando legalmente y transportando a todos los usuarios en Colombia, porque se presten para estos temas, es preocupante nosotros tenemos muchos carros y en pico y placa, como vamos a legislar, para sacar más carros trabajar y saturar más calles, cuando tenemos carros del servicio público en pico y placa que están guardados.

Bienvenida la tecnología, bien venido los avances, pero por qué no hacerlo en carros públicos por que hacerlo en carros particulares. Que los representantes, abogados y senadores fueron elegidos para defender la institucionalidad de Colombia no para acabarla.

## **REPRESENTANTE LEGAL DE TRASPROCOL JUAN CARLOS GONZÁLEZ.**

Con todo lo que está pasando en el país, traigo a colación una obra literaria crónica de una muerte anunciada con más de 12 proyectos radicados que están en acabar con el taxismo y el gremio de taxis, porqué esto no es modernización nosotros estamos prestos, cualquier tipo de modernización, nosotros somos pioneros en la era digital del taxi antes de que llegaran aquellas aplicaciones ilegales, ustedes hicieron las reglas para que nos rigieran a nosotros, lo estamos haciendo , conforme a la ley y conforme a la letra, pero los estamentos gubernamentales están haciendo oídos sordos y mirada ciega hacia los ilegales, no acaben con una empresa de más de 100 años.

## **REPRESENTANTE DE LOS TAXISTAS, SEÑOR DARÍO DUQUE.**

Hay un dicho que dice que cuando nace para martillo, los clavos le caen del cielo eso nos está pasando honorables representantes, no nos brindan el respeto que nos merecemos impulsando unos proyectos que nos están perjudicando al gremio de taxistas, con estas plataformas informales que no cuadran dentro del estatuto jurídico de la industria de taxismo, esos proyectos son mandados por las plataformas multimillonarias como Uber, driver y demás, el problema no es tecnológico y de modernización, el problema es que no se cumplen las normas,

en el artículo la ley 336 dice cuando no se utilicen vehículos propios la contratación debe realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitada en los términos de los estatutos, si los vehículos particulares quieren trabajar que lo hagan pero que cumplan las mismas normas del taxismo, como los cupos , como la capacidad transportadora, gastos laborales y seguridad social, seguridad a los usuarios y las aplicaciones que acá en Medellín tienen una tecnología de punta, deben reconocer los representantes , autores y ponentes de estos proyectos que le están haciendo apología al delito, si estos proyectos no se archivan vamos a organizar una marcha pacífica en todo Colombia, porque no han tenido encuesta a los trabajadores con el contrato laboral como dice la ley 336 en el art. 34 y 36 con su respectiva seguridad social, lo más importante no tenemos en cuenta los usuarios, los taxistas necesitamos profesionalización , aquí en Medellín se han invertido millones en modernización y se cumplen todas las normas.

### **DIRECTOR DEL PROGRAMA LA VOZ DEL TAXI Y PRESIDENTE DE FUNDAS CALI, SR. GUSTAVO BLANDÓN.**

Veo con mucha preocupación que todos los compañeros están hablando de los proyectos de ley del taxi, pero la definición de los proyectos de ley es la categorización de los servicios públicos transporte terrestre automotor individual de pasajeros vehículos particulares intermediados por plataforma, esto que quiere decir, es decir que no estamos hablando de taxis sino de la creación de un nuevo medio de transporte que sea taxi también en base a esto todo el gremio de taxistas hacemos llegar nuestra vos de desacuerdo ya le hemos enviado un oficio al señor alcalde también manifestando nuestra incomodidad, que los taxis son micro empresas y tienen taxis parados por pico y placa por congestión auditiva y vehicular y quieren entrar carros aprestar nuestro servicio violando todas las leyes que a nosotros nos aplican, es una competencia muy desleal, somos iguales los taxis que cumplen las leyes , pero no estoy de acuerdo con los carros particulares que no cumplen las normas, estamos de acuerdo con la tecnología siempre y cuando cumpla las leyes de nuestra nación, como dice que para prestar servicio público hay que cumplir las leyes que reza la 336 que el ley macro del transporte en Colombia.

Nosotros en base nosotros ofrecimos pagar un impuesto de descongestión, el 20% de los taxis está obligado a descansar dos meses y medio al año, tocan dos picos placas por día, eso nos parece realmente insultante.

### **REPRESENTANTE DE TAXISTAS, SR. ERNESTO SANDOVAL.**

Quiero hablar de unos temas muy rápido creo que le estado está endeudado un poquito con nosotros en la estructura del sector tenemos unas leyes de hace 22 o 24 años, que son unos anclajes para avanzar, hay muchos proyectos interesantes también que se deben tener en cuenta para nosotros avanzar en nuestro propio ser, en cuanto a la discusión de hoy quiero tocar unos temas las plataformas como tales tienen un segundo oficio, la comprensión de los nueve proyectos es que sea un nuevo modelo y que sea un primer oficio están equivocados porque la misma promesa de valor que tienen las plataformas es un segundo oficio y no primer oficio, que tener en cuenta de más de 23 países donde se ha ido porque ya no es negocio para ellos, llevar pasajeros están migrando a las plataformas de comidas aquí están de tras de rapi por que han perdido muchas demandas millonaria por empleabilidad en varios países del mundo incluido Alemania, Londres.

La economía colaborativa el ministerio de transporte dice a la formalidad, no más informalidad estamos prestos para seguir avanzando.

### **REPRESENTANTE LEGAL TAXIS LIBRES, SEÑOR JAIRO SÁNCHEZ.**

¿Hay una falencia es que no se está cumpliendo con el contrato laboral, en, Medellín si se cumple con lo del contrato laboral en el resto de Colombia no, muchos conductores se han pensionado siendo taxistas, pero el resto en Colombia no porque son repúblicas independientes y estoy de acuerdo con los compañeros que dicen que? Que estas aplicaciones no pueden llegar hacer ña luz en Colombia pues que para eso están los taxis, nos toca revisar esa formalización que se empezó hacer desde el 2014, como se formalizan las empresas, profesionalizan a los conductores de taxis.

### **REPRESENTANTE DE TAXISTAS, SEÑORA MARÍA DEL PILAR LONDOÑO.**

Donde tenemos el flagelo es en el gremio de taxis, pero esa problemática de la ilegalidad donde se llegue a legalizar va perjudicar el gremio de taxistas, si del turismo todos los gremios.

### **HONORABLE REPRESENTANTE JORGE GÓMEZ.**

Estuvimos oyendo con atención las intervenciones y revisando esta una demanda que es una demanda sensata de legalidad en el transporte público individual de pasajeros, digamos que dentro de los últimos problemas que tiene la actividad de los taxis esta la competencia desleal, estas plataformas tecnológicas que alegan ser plataformas, cómo una manera de encubrir estar haciendo actividad de transporte violando la ley, compitiendo de manera desleal con los taxistas, los carros particulares que utilizan son súper explotados y no tienen los mismos requisitos taxistas y el principal de ellos es ser un servicio público individual de pasajeros, es que hay servicio particular individual de pasajeros que es el que usa una persona carro propio o alquilado tiene una normalidad distinta, para prestar un servicio público individual de pasajeros hay que cumplir unos requisitos, yo pregunto esto si a Colombia llega una plataforma de buses pareo prestar el servicio público de pasajeros eso lo admitiríamos eso sería igual a lo que están pretendiendo con la legalización de las plataformas para prestar el servicio individual de pasajeros con carro particulares aquí le apareciera una competencia al metro de Medellín.

Alguien que ponga unos servicios de buses más baratos y a otras horas caro como es lo de uber compitiendo con el transporte colectivo tradicional, yo pregunto qué pasaría en el congreso nosotros legalizaríamos eso y arrasar con las inversiones públicas y privadas que hay en el servicio público de pasajeros es lo mimoso que los colectivos piratas que hacen viajes a los municipios, hacen un grave daño al servicio de los pasajeros y a los carros que trabajan legalmente no hay ninguna garantía se trata de combatir las normas de ilegalidad que le están haciendo daño al servicio público individual de pasajeros que se llama taxismo la intención en el caso de proyecto de ley que es 446 lo radicamos por senado y no se había acumulado en cámara llegamos tarde al proceso pero nuestra intención es mantener muy firme de que se respete la ley de que se respete a los taxistas que tienen que mejorar si claro, pero uno no puede mejorar lo que destruyen hay nada peor y no competencia desleal como uber que es una compañía que fundamenta su crecimiento en la ilegalidad, uber non sería lo que es hoy si no operara ilegalmente, si lo hiciera de otra forma compraría empresas de taxistas comprar taxis todo eso, buscar cupos y licitaciones para asignar cupos en los municipios o esperar a que las a ya, por eso uber vale 86.000 millones de dólares si no valdría nada, es una plataforma que se consigue en la esquina, miremos como hacer audiencias regionales en distintas ciudades del país, hay distintas opiniones el servicio público individual de pasajeros solo puede ser prestado por los taxistas.

### **LÍDER DE TAXISTAS DE BUCARAMANGA, SEÑOR MANUEL FORERO.**

Estamos preocupados nosotros porque tenemos mucha presión familiar y de todos los propietarios y conductores de parte de las familias y quiero dejar algunas consideraciones la ley y nuestros deberes nos obligan a trabajar formalmente, eso lógicamente debe sr acogido por todos los representantes y senado y cámara el gobierno en

general, si el gobierno autoriza competencia ilegal de transporte que pasara con el resto de actividades económicas. Sería un mal ejemplo. Estamos fomentando la piratería, el gobierno debe combatir la piratería y en general hay tres formas el uno es los particulares con sus plataformas, el otro es de los piratas, autos, motos particulares y tercero en el mismo gremio de taxis está el taxi colectivo apoyado por estas acciones irracionales gubernamentales, hay que tener en cuenta el grave problema, la movilización, digamos con tránsito y la movilización de los municipios, porque tenemos muy mala movilización que busca el usuario tener un mejor servicio llegando más rápido a sus destinos, porque la movilidad es pésima y si metemos más carros será mucho peor.

## **INTERVENCIÓN DEL H.R. MILTON HUGO ANGULO**

Siendo así hemos atendido esta audiencia ya que se pudo escuchar todos los comentarios, las observaciones, las sugerencias, de más de 20 agremiaciones, de este importante gremio como son los taxistas, empresas y cooperativas, de verdad que como conclusión puedo precisar que estos proyectos de ley, es muy bueno que todos los actores que de una u otra forma tienen injerencia o participación por estos medios puedan presentar sus inquietudes y también sugerencias, porque es la disposición de la cámara de representantes en este caso de la comisión sexta, donde hay 18 congresistas que representan todas las regiones del país, en esta comisión está toda la representación de todo el país, nosotros sentimos y interpretamos lo que están pensando los colombianos y en este caso los taxistas, también sabemos y entendemos lo que están pensando los usuarios es a las personas a las que el gobierno debe generarle todas las condiciones, en lo que tiene que ver con calidad y oportunidad de ninguna manera podemos por cualquier interés de diferentes sectores, pretender que el beneficio es individual y no general.

Tenemos que pensar en los usuarios ese es el fin y el propósito de nosotros, en lo personal no tengo ningún otro interés de generar beneficios, empresariales, colectivos no mi interés es que los usuarios, las personas que requieren que demandan el servicio público de transporte tengan, calidad y oportunidad en ese servicio ahí estamos concentrados y en ese orden de ideas vamos a trabajar, nosotros sabemos que esto es difícil ya que estos temas le pueden gustar a uno y a otros no y todos podemos participar y dar nuestras opiniones con respeto hacer aportes para mejorar, tenemos que resolverlo, no podemos dejar que la historia siga dejando comentarios negativos.

Es el momento es ya de generar una ley que pueda resolver el problema de la plataforma en el país, en este orden de idea en nombre de los ponentes que nuestro compromiso son los usuarios y generar una ley que sea conveniente para todos que no existan ganadores, ni perdedores si no que allá un equilibrio que busque ofrecer servicio con calidad a los usuarios no podemos pasar al 2022 si haber resuelto este tema porque es necesario para el bien del país y de los usuarios.

## **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DOCTORA CARMEN VALDERRAMA.**

Gracias por generar estas audiencias que son muy positivas para poder construir conjuntamente, reiterar que nosotros gobierno nacional seguiremos acompañando este proceso que muy bien está liderando desde el legislativo los honorables representantes.

- **LA TERCERA MESA DE TRABAJO** se realizó de manera virtual, a través de la plataforma tecnológica con la que cuenta la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto es, GoogleMeet, el 6 de noviembre de 2020.

La mesa de trabajo fue precedida por el H. Representante a la Cámara Ciro Rodríguez Pinzón quien estuvo acompañado en todo momento por los ponentes.

## **PONENTES:**

1. OSWALDO ARCOS B (Coordinador Ponente).
2. EMETERIO MONTES DE CASTRO (Coordinador Ponente).
3. AQUILEO MEDINA ARTEAGA.
4. MILTON HUGO ANGULO.
5. CIRO RODRIGUEZ PINZÓN.

## **INVITADOS:**

1. Viceministra de Transporte, Dra. Carmen Ligia Valderrama.
2. Superintendente de Transporte, Dr. Camilo Pabón Almanza.
3. Representante a la Cámara, Dr. Mauricio Toro.
4. Representante de la Federación Colombiana del Servicio Privado de Transporte Terrestre (FECOLCELT), señor Jaime Andrés Gaviria.
5. Presidenta del Sindicato Usuarios y Conductores de Aplicaciones Digitales, señora Paola Palacios.
6. Presidente Asociación Golden Drivers Club, señor Jairo Cortez.
7. Conductor de plataforma, señor Felipe López.
8. Representante de Sindicato Nacional de Transportadores Informales (SINTIC), señor Juan David Vásquez.
9. Conductor de plataforma, señor Gloria Paola palacios.
10. Conductor de plataforma, señor Jeison Hernández.
11. Conductor de plataforma, señor Juan Carlos Henao.
12. Representante de Uber Driver, señor Francisco Miranda.
13. Conductor de plataforma, señor Manuel Zúñiga.
14. Conductor de plataforma, señor Divier Leandro Giraldo.
15. Conductor de plataforma, señor Ángel Anes.
16. Conductor de plataforma, señor Mauricio Vidal.
17. Conductor de plataforma, señor Rafael Andrés Gaviria.

## **INTERVENCIONES:**

Las intervenciones se desarrollaron de la siguiente manera, durante la mesa de trabajo:

### **SEÑOR JUAN CARLOS HENAO.**

Mejorar el servicio privado para que sea visto de buena forma y nos dejen de perseguir, la tecnología le está facilitando la vida a las personas y está haciendo que se conecte la gente más fácilmente, les pedimos que nos ayuden a agilizar el tema porque las aplicaciones entraron en una guerra comercial que tiene en detrimento el patrimonio de todos nosotros como conductores o socios conductores con el contrato que empezó a regir hace unos meses. Con respecto al alquiler de vehículos son varias las aplicaciones que nos dan la oportunidad de llevar el sustento a la casa, de tener un trabajo, teniendo en cuenta que ya algunos de nosotros “estamos viejos para el sistema”, nos presentamos para una entrevista de trabajo y dicen que no somos actos, por lo cual toca buscar otras alternativas para ganarse la vida como con estas plataformas y en donde el gobierno ha sido negligente en estos temas porque pone muchos bloqueos en vez de promover más desarrollo para el país regulando las aplicaciones, con condiciones que permitan que la “cancha esté equilibrada” para lograr una economía

contundente y que nosotros logremos tener una estadidad y tener una mejor calidad de vida. Con respecto a algunos de los proyectos de ley, se debe pensar en los costos que pueden generar, porque pueden ser muy elevados para nosotros.

Nosotros también queremos que el gobierno nos diga después de escuchar a estos representantes del sector de transporte, qué barreras legislativas existen para insertar esta nueva realidad, la Ley 105 del 93 le da esa facultad al Estado y la Ley se la da al Gobierno a través del Ministerio de Transporte, la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del sector, además de las facultades otorgadas para la creación de las empresas de transporte público, los equipos que se deben utilizar y las tarifas, de la misma forma en seguridad y en régimen sancionatorio. Finalmente queremos saber qué nos hace falta en la Ley para poder resolverlo y terminar esta problemática social que se enfrenta en el servicio público.

### **REPRESENTANTE DE LA FEDERACIÓN COLOMBIANA DEL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE TERRESTRE (FECOLCELT), SEÑOR RAFAEL ANDRÉS GAVIRIA.**

Represento a Fecolcelti la Federación Colombiana del Servicio Privado de Transporte Terrestre, nosotros desde nuestra óptica queremos colocar en la mesa 5 cosas que nos parecen fundamentales en la construcción del proceso de regulación; la primera es que las leyes que rigen el transporte público nunca tuvieron en cuenta que la tecnología iba a entrar en estos escenarios y pues se entiende de que no está contemplado esto dentro de una norma, por lo cual se debe actualizar y ajustar a las situaciones actuales y no puede seguir funcionando con normas que fueron concebidas el siglo pasado, es necesario que los conductores y propietarios de vehículos tengan una participación dentro de la Ley. Una de las constantes que se ve mucho es que los conductores no aparecen dentro de los proyectos como actores fundamentales de este proceso y hay que aclarar una cosa, que el problema de la legislación no es tanto la tecnología si no el medio que se está utilizando para cumplir con ese servicio que está estableciendo las tecnologías. El gobierno se ha encargado de castigar a los carros particulares aduciendo que no son idóneos para el transporte público, cuando eso no es cierto porque las casas automotrices han diseñado vehículos pensando en transportar personas independientemente estén enfocados en realizar un servicio público o privado y vemos con dolor que ese término ilegal ha calado tan profundo en las leyes colombianas, que nos están catalogando como criminales en las vías de Colombia, se volvió una constante que la policía de tránsito nos persiga dañando casi la economía de 140.000 familias que estamos dependiendo directa o indirectamente de este medio para tener una vida digna. La sentencia T881-02 estableció que la vida digna es un derecho fundamental y eso se articula con el derecho a la igualdad y derecho al trabajo. Nosotros estamos trabajando y bien es cierto que las plataformas necesitan una línea, una dirección que tiene que venir de parte del Estado, también es cierto que este ejercicio se debió haber hecho desde el año 2012, cuando las empresas de servicio público entraron en la tecnología con aplicaciones, pero el impacto se dio cuando en el 2013 llegó Uber a Colombia, no hubo intentos por hacer una ley inclusiva.

Los proyectos de Ley que se establezcan en estas mesas de trabajo tienen que ser de carácter inclusivo, las normas para el servicio de transporte se quedan cortas, todo el esquema de transporte se está modernizando gracias a la tecnología.

“Esperamos de todo corazón que el ministerio de transporte y la superintendencia de puertos y transporte entiendan que es necesario y piensen en la humanidad y no en la legalidad, la legalidad no puede vulnerar los derechos fundamentales del hombre, tiene que ser para proteger la dignidad y estabilidad y sobre todo la vida del ser humano”.

Con respecto a la pregunta ¿por qué no nos acogemos al sistema público de transporte para trabajar?, la respuesta es simple; hicimos un intento de cambio en el decreto 431 pero hubo situaciones que hicieron que ese decreto perdiera la razón por el cual fue creado, hay un artículo que es el 26 de la ley 172 que establece que la regulación de los vehículos sea bajo la normatividad del derecho privado, que las empresas están trasladando sus obligaciones a los conductores y eso hace que el negocio sea insostenible, ellos cobran hasta la risa, pólizas de responsabilidad civil, cobran la renovación de la tarjeta de operaciones cuando no deberían hacerlo, revisar que es lo que está en el decreto 1079, las empresas abusan de los conductores del servicio público.

#### **PRESIDENTA DEL SINDICATO USUARIOS Y CONDUCTORES DE APLICACIONES DIGITALES, SEÑORA PAOLA PALACIOS.**

Me dedico 100% a este trabajo y lo que se requiere es básicamente tener unas reglas claras referente a las tarifas. Las ventajas de usar las aplicaciones es que el usuario conoce la tarifa que va pagar desde el inicio del viaje, esto genera seguridad, también aparecen todos los datos del conductor y placa del carro, pero igualmente por falta de regulación nos vemos afectados y perseguidos por la policía.

Además, las aseguradoras no responden y hay muchos carros robados este año, el porcentaje con el que se están quedando las aplicaciones debe ser una tarifa estándar, queremos que haya mesas de trabajo entre el gobierno, los usuarios y los conductores, hay muchas mujeres que viven de este trabajo y nos sentimos perseguidas por la policía, de los proyectos de ley, el que mejor abarca este problema es el proyecto 242, sin embargo se puede mejorar adicionando el tema de parafiscalidad. “Vivo 100% de este trabajo de aplicaciones y trabajo hasta 18 horas diarias y es mi sustento”.

#### **REPRESENTANTE DE UBER DRIVER, SEÑOR FRANCISCO MIRANDA.**

Nosotros nos dedicamos tiempo completo a este trabajo, ya que no hay trabajo y la gran mayoría somos profesionales que nos ganamos la vida trabajando así para poder sobrevivir, es más, en pandemia no tuvimos ninguna ayuda porque somos ilegales y en pandemia nos tocó hacer recolección entre todos para ayudar a los compañeros, y muchas madres cabeza de hogar que viven de este trabajo. “Socios” es una palabra que se inventaron las plataformas para vincularnos con ellos, pero nosotros no tenemos absolutamente nada de la empresa de plataformas, somos empleados de una plataforma bajo un servicio particular, por eso es necesario que regulen las plataformas pero que no nos perjudiquen con costos elevados y que sea el usuario final quien decida qué servicio desea escoger.

#### **PRESIDENTE ASOCIACIÓN GOLDEN DRIVERS CLUB, SEÑOR JAIRO CORTEZ.**

La problemática es la no actualización de las leyes hacia el transporte público, debemos actualizarnos, ser participativos en este tema y hacerlo de manera mancomunada, ya que estamos expuestos a temas de seguridad, a temas de oferta y demanda, queremos igualdad de condiciones con términos que favorezcan todas las partes, tiene que haber una estandarización y reglas claras para las tarifas, y que sea el cliente quien decida cuál es su mejor opción y con qué servicio se siente mejor.

#### **REPRESENTANTE DE SINDICADO NACIONAL DE TRANSPORTADORES INFORMALES (SINTIC), SEÑOR JUAN DAVID VÁSQUEZ.**

Yo trabajo tiempo completo con las aplicaciones y si hay competencia con las plataformas, porque hay aplicaciones que cobran más barato unas de otras y la gente las prefiere para que le salga más barata la carrera, no les está generando muchos ingresos por que la misma competencia entre plataformas desvalora el servicio, por

eso es bueno la regulación. En cuanto al proyecto en lo referente a los carros eléctricos, aun no cuentan con los recursos, pues hay personas que están pagando su carro a 6 años y al 2026 lo estarían terminado de pagar y ya tendrían que hacer reposición y están exigiendo carro tipo sedán que es un costo más alto de mantenimiento, deberían regula las tarifas y que sean más altas para nosotros ver esto como un gran negocio y proyectarnos a futuro.

En este momento no podemos hacer una inversión a futuro ya que muchos debemos el carro todavía. De este servicio viven más de 200 mil familias, nosotros no recogemos pasajeros en la calle, nosotros esperamos que nos suene la aplicación y recogemos el pasajero en la puerta de su casa, nosotros manejamos seguros Soat y contra todo riesgo y las plataformas brindan otros seguros, que cubre al usuario y a nosotros, entonces ya pagar otro seguro contractual y extracontractual sería oneroso. Es necesario saber qué cubriría de diferente los tres seguros que no puedan cubrir los dos ya existentes? Por otro lado, hay que establecer en las iniciativas unas reglas de conducta para los usuarios "hay veces son muy groseros y nos tratan mal", nosotros no somos parte de la delincuencia, el gobierno nos debe ayudar para regularnos pero que haya igualdad para todos y que no se nos persiga como delincuentes.

### **REPRESENTANTE DE SINTIC, SEÑOR FELIPE LÓPEZ.**

Nosotros somos trabajadores informales que no tenemos seguridad social, les pedimos que actualicen las leyes ya que hay muchas personas adultas mayores y mujeres cabezas de familia que viven de esta modalidad de trabajo y este trabajo en otro país es legal, aquí sufrimos muchas persecuciones por parte del tránsito y este es el sustento de más de 200 mil familias, tienen que tener de cuenta el parque automotor, cada cuanto se actualiza, porque va disparar la piratería y va ser peor el remedio que la enfermedad.

### **SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE, DR. CAMILO PABÓN.**

La diferencia es conceptual a la problemática del transporte público en nuestro país, yo tengo la necesidad de sensación de que estamos protegiendo a los taxistas, a ellos les tengo un profundo respeto, igual que a ustedes, pero mi trabajo es aplicar la ley, dice hoy unos mandatos que la superintendencia tiene que hacer cumplir y luego lo que dicen que cumplir con la ley es un tema de afinidades, taxistas con conductores de bus de Transmilenio, nuestro trabajo es aplicar lo que el congreso de la república ha establecido, leyes y eso es lo que estamos haciendo. El tercer punto antes de entrar a consideraciones puntuales de lo que hemos escuchado el día hoy, es que la tecnología es un aliado, el problema no es la tecnología, sino las situaciones subyacentes en que se presta. Yo no me voy a desgastar en esta intervención porque "sí o porque no". Hay más de 20 aplicaciones que se utilizan en el país, hay más de dos plataformas que se encargan de comprar tiquetes en el transporte intermunicipal, esto no es nuevo en el sector, ni ajeno a quienes lo están prestando en forma inhabilitada, el punto de discusión es la forma, las condiciones y las cualidades de quienes prestan este tipo de servicios.

Explicaré brevemente lo que la constitución ordena, lo primero es mirar si existe alguna actividad riesgosa para la comunidad, y en ese primer punto nuestro país tiene más de 100 años de historia, que la actividad de conducir vehículos es una actividad peligrosa porque tiene un riesgo de muerte para los ciudadanos, o lección para los ciudadanos. No estoy hablando solo de los pasajeros, sino también de los peatones, los ciclistas y más usuarios de la vía, hay una actividad peligrosa que es conducir vehículos, entonces hay un riesgo, nuestra principal preocupación es la vida y la salud y la integridad de los usuarios de la vía, la organización mundial de la salud ha venido calificando los accidentes de tránsito como una epidemia, mueren cerca de 6000 personas por culpa de accidentes de tránsito, entonces bajo ese riesgo está el Estado llamado a intervenir, para intentar que se mitigue el riesgo de lesión o de muerte en las mejores condiciones, y que así lo pueda regular, y el primer nivel es quien

presta el servicio, hay tres variantes: si es riesgo es tan grande y afecta a la comunidad, se prohíbe por ejemplo el narcotráfico, en el monopolio de las armas el Estado se reserva el derecho. Vamos a identificar quién puede prestar un servicio, ocurre con los médicos, ocurre con los conductores de avión y ocurre con los conductores de servicio público y también transporte terrestre, no puedo invocar mi derecho a trabajar para decir que hoy yo quiero ser cirujano, porque el Estado le dice que si usted quiere ser cirujano tiene que validar los estudios, porque puede poner en riesgo la vida de los pacientes, yo no puedo invocar el derecho al trabajo para ser médico, alguno de ustedes se subiría a un avión siendo yo piloto?, no tengo ni idea de cómo se conduce un avión, yo puedo invocar el derecho al trabajo, porque el Estado sabe que es una actividad riesgosa de aeronaves, eso es una actividad riesgosa, eso mismo pasa para los conductores.

Pone una licencia para manejar carros particulares y pólizas que cubran accidentes, eso implica que si es importante quien ingresa al mercado y es una de las decisiones que el honorable congreso tendrá que tomar en la justa medida de protección para los habitantes, entendiendo que hay interés que se debe resguardar la vida y la integridad de los ciudadanos y una vez el congreso decida quién puede entrar, como se puede prestar el servicio y si ya entró al mercado como desarrollador de su actividad, porque se le exige a un conductor que limite sus horarios de condición y no que llegue a conducir 14 horas de corrido, en la hora número 13, el nivel de agotamiento le genera un riesgo a todos los demás usuarios de la vía, es una de las preocupaciones que genera la actividad de conducción, los vehículos que se van a utilizar; he escuchado a algunos que dicen que no están de acuerdo con que se utilicen vehículos más recientes como sedan que es parte de lo que esta propuesto en los proyectos de ley, porqué quieren sacar vehículos más antiguos?, cuál es la angustia cuando uno intenta regular actividades que tienen un riesgo inherente?, el problema no es la tecnología, el problema es que quieren manejar un carro viejo más de 14 horas, el congreso tendrá que discutir eso para saber si con eso estamos protegiendo a los ciudadanos y lo que el congreso decida, la Superintendencia lo aplicará. Están las dos condiciones, quién entra al mercado y las condiciones que debe tener para prestar este servicio, estamos o no avanzando ante quienes nos antecedieron, queremos que el país avance y esto no tiene nada que ver con la tecnología, el Estado colombiano incluyendo el poder público incluyendo la corte constitucional, es que el artículo 94 de la constitución, habla del fundamento del transporte público, el artículo 24 es de la libertad de locomoción, tiene dos facetas, una faceta negativa es que las personas se puedan mover libremente por territorio, derecho a tener un transporte público, pero no cualquier transporte público, un transporte publico seguro, el derecho fundamental a tener un transporte público se materialicen, pueda existir una moderación y la normas que la constitución exige.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

Dra. Carmen Ligia, nosotros quisiéramos escuchar de parte suya, de qué manera podríamos superar las barreras existentes a la regulación con respecto a nuestro ordenamiento jurídico. El gobierno nacional dentro de su capacidad regulatoria que le otorga la ley 105 ha regulado hasta donde le es permitido, pero vemos que esto no ha logrado resolver esta problemática social, se necesita una regulación. Las facultades regulatorias que tiene el gobierno nacional, en cabeza del ministerio de transporte yo las repito acá, creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, regular en la prestación del servicio y en los equipos, en las tarifas en la seguridad, que más le hace falta, usted que cree que se debe para hacer para organizar esta situación.

### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Doctor Ciro la respuesta a lo que usted está planteando en la medida en que hay un régimen preestablecido para prestar el servicio público, ese régimen es el presupuesto y en la medida, que nosotros podemos regular, no obstante, por la naturaleza del servicio público, estaría obviando esos requisitos base que están en la ley para que nosotros podamos regularlo, me explico, la clase del vehículo, con la póliza del vehículo con que se presta el

servicio, de manera que son disposiciones base que están en la ley, no están en decreto ni en resolución, por eso es que se hace necesaria la regulación vía legislativa con esta regulación. Es muy importante en materia del servicio público de pasajeros, por eso es que inevitablemente para establecer el campo de acción, de quienes prestan este servicio, de esa reforma regulatoria, no tendríamos los instrumentos, las herramientas para modificaciones al régimen.

Tal cual como está en este momento solamente con nuestras facultades regulatorias, quisiera hacer algunas precisiones, se hace necesario en atender a los usuarios como destinatarios finales de este servicio si son ellos finalmente quien deben tener conocimiento pleno de la tarifa final del servicio, recibir un servicio seguro y de calidad, es fundamental y creemos que en cualquier escenario de regulación deberá primar este principio, todo tiene ser en el marco legal y por eso participamos de estas mesas de trabajo, nosotros los escuchamos a todos y tratamos de hacer nuestros aportes, con base en la experiencia de los conocimientos técnicos que tenemos de la manera más objetiva. La regulación nos urge por lo que hay de por medio, por las personas que están de por medio, por actores que piden esta regulación, no estamos en desacuerdo con el desarrollo tecnológico, solo pedimos que el proyecto tenga las condiciones técnicas y jurídicas, es como articular y ensamblar todos los frentes. Primer punto importante, es precisar que bajo el régimen colombiano cuando una persona presta el servicio a otra a cambio de una remuneración estamos haciendo referencia a un servicio público, es privado cuando yo uso mis vehículos para mis finalidades de un particular, pero no a cambio de una tarifa.

Cuando estoy ofreciendo una tarifa esto se convierte en servicio público, el punto es, si este servicio se presta así debe ser manejado por una empresa de transporte público, el punto es como se convierte en empresa de transporte público de partir de la medida que parte de la prestación de un servicio público de transporte, el segundo es la licencia de los conductores en caso de que se trate de transporte público, la actividad del transporte es una actividad riesgosa, exige que quien preste el servicio tenga unas calidades y cualidades específicas por que la licencia de conducción no es la misma de aquel que presta un servicio particular, deben tener la licencia de conducción exigida para poder trabajar, por eso todos los que presten un servicio público deben tener una licencia para transportar servicio público con condiciones de refrendación periódica y las evaluaciones periódicas de los vehículos, en los vehículos que prestan el servicio público hay unas exigencias mínimas para que los vehículos sean verificados técnicamente con mayor frecuencia que un vehículo particular, tenemos que revisarlo y hace un mantenimiento más seguido por que es un transporte público, estos vehículos tienen la necesidad de responder con un mantenimiento más efectivo en materia técnica, la actividad de conducir es una actividad peligrosa y por eso los vehículos usados en esta actividad deberían someterse a unas reglas mínimas, tanto de vida útil para la operación, como para la revisión tecno mecánica y los mantenimientos que se requieren para que sean los mismos términos y condiciones que se requieren en los vehículos que prestan un servicio público.

Cuarto punto, me quiero referir a la importancia del operador de la plataforma tecnológica, aquí consideramos valioso que se incluyan algunas obligaciones para este operador, relacionadas entre otras, primero que todo hay que mirar cuáles son esas obligaciones y tiene que tener aspectos como, la precisión con el recaudo del valor del servicio, dar cumplimiento a los montos de dinero que corresponde a quienes intervienen en la prestación del servicio, que exista absoluta claridad entre quien es el operador de la plataforma. Se debe entregar al usuario una factura electrónica que contenga aspectos mínimos: como la fecha, el valor, la hora, datos principales de identificación de los vehículos tales como la placa, marca, color, modelo, que permita identificar y tener la precisión frente al servicio que me van a prestar como usuario, y el vehículo y la información del conductor.

Toda esa información no es menor, esto les genera certeza a los usuarios y operadores. El último punto tiene que ver con la responsabilidad y garantías que habría aquí de por medio, se entiende que las iniciativas legislativas tengan en cuenta las garantías y la responsabilidad que hay en este tema. Lo importante es que quienes provean este servicio deben tomar pólizas para proteger a los usuarios, a los conductores, como ocurre en la prestación del

servicio público de transporte, no es lo mismo el riesgo de un vehículo particular que el de un vehículo público, que está realizando permanentemente la actividad mucho mayor que la del servicio particular y que requiere que en un momento dado se cubra esa responsabilidad. Lo anterior es pensando en todos los de la cadena porque cuando yo como conductor eventualmente tengo un accidente, si no tengo la póliza o seguro, me va tocar responder con mi propio patrimonio, pensar en esas pólizas está protegiendo al tercero, al peatón sino también a los mismos conductores y propietarios de los vehículos en estos casos y en estos términos estos son los puntos más esenciales que deben ser considerados en cualquier escenario al momento de abordar este tema de la prestación del servicio público de transporte.

## **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. MAURICIO TORO.**

Son varios puntos; y lo primero que quiero decir es con relación a la intervención del Superintendente, porque da un ejemplo que está salido de toda lógica, cuando dice, “si él fuera piloto, que si cualquiera de nosotros se montaría en un avión”, resulta que no porque no tendría licencia, pero los conductores de las plataformas tienen sus licencias, saben conducir, tienen las capacidades para hacerlo, la pregunta que él debería estar haciendo es ¿si él fuera piloto, tuviera su licencia y todas sus capacidades, y tuviera un avión privado, si podría o no podría prestar el servicio de transporte de pasajeros en un avión privado?, esa es la pregunta exacta de la conversación, no como lo presenta el superintendente.

Porque lo que él está tratando de decir, es que los conductores de plataformas no tienen las capacidades, ni los conocimientos, ni las cualidades, ni las condiciones, ni lo saben hacer, ni tienen pase, y no resulta que si es que nosotros tenemos que entender que lo que pasa es que las normas se quedaron estrechas y obsoletas, igual hay unas nuevas plataformas que han demostrado que pueden prestar un servicio, ya lo podemos llamar público de transporte privado, prestado en vehículo privado que nosotros logramos avanzar en las conversaciones con el ministerio, antes de que se retiraran de la mesa de trabajo del proyecto anterior, que hoy vuelve a presentarse con el número 242. Lo que hay que entender es que la tecnología cambió, y que las condiciones de la ley no representan la nueva realidad tecnológica, y que implica hoy hacer un ejercicio que le permita a los ciudadanos tener la libertad, porque son los ciudadanos los que tienen que estar en el centro de este debate y que son los ciudadanos los que deben tener la libertad de escoger respecto su interés en su economía a su sensación de seguridad en qué se quieren movilizar. Por lo cual tiene que entrar el gobierno, el congreso de la república a equilibrar una cancha pública en que se den todas las condiciones de igualdad y que el ciudadano escoja cuál de estos mecanismos quiere operar. Lamento muchísimo que no se refieran a los puntos de los articulados de los proyectos que uno espera en las intervenciones del gobierno, sino que vuelven y dan los parámetros o las indicaciones de hace 10 años. Hay que hablar es de lo que hemos avanzado, que es sobre los comentarios de los proyectos, aquí entonces empieza la intervención mía. Han hablado todo el tema de aseguramiento, el proyecto 242 tiene claro que aquí las plataformas deben garantizar pólizas de cubrimiento de responsabilidad civil extracontractual, que protejan al pasajero, al conductor, el bien público, el bien privado y a los peatones.

Para todo lo que tiene que ver con el tema de seguridad, el proyecto 242 lo incluye, para evitar algunos de los temores que se están presentando aquí que son legítimos, el otro tema que es importante es de la licencia de conducción, claro que hay una licencia especial para las personas que prestan un servicio público de transporte que garantizan que cumplen las condiciones especiales para transportar la vida de una persona, comparto con ustedes superintendente y viceministra la preocupación, no puede ser cualquier persona debe cumplir unas características, por eso hay unos exámenes especiales para licencia de servicio público, lo que estamos diciendo en el proyecto es que las plataformas deben garantizar que las personas vinculadas a ellas deben tener esa póliza, no hay ningún inconveniente en que los conductores las refrenden, tienen que hacerlo periódicamente porque entendemos que ellos están prestando un servicio, la tarifa dinámica para los taxis porque así funciona la tecnología, le permite al ciudadano de acuerdo a la capacidad de su bolsillo que le ofrezca una mejor tarifa, y los

taxis también deberían hacerlo también porque están abusando en una desigualdad de condiciones donde en unos momentos de horas pico te cambian las tarifas, esta modernización también implica eliminar cargas muy pesadas a los taxistas que es lo que aquí no se está mirando por parte del gobierno, esas leyes de los taxis también hay que alivianarlas, que hoy tienen una cantidad de cargas que no le permiten estar en igualdad, eliminarle cargas obsoletas, imponerle a las plataformas, igualar una competencia, mientras se pasan al taxímetro digital por que el análogo genera muchas expectativas, porque para nadie es un secreto que muchos están arreglados y la tecnología llegó para generar confianza.

El otro punto es el tema de los impuestos, implica que todas las ventas que hagan las plataformas las tienen que tributar en Colombia, no solamente el IVA, porque el IVA lo paga el usuario y es entregado a la plataforma 3 o 4 meses después, aquí estamos diciendo que tienen que pagar impuestos sobre la totalidad de la venta que hacen en Colombia. El Ica, la renta y todos los impuestos que una compañía tiene que pagar. Cosa que los taxis difícilmente hacen, cuándo se ha visto que los taxis den una factura electrónica o que usted tenga el reporte del pago. Otro de los temas son los requisitos de los vehículos, el mismo que se le exige como mínimo a un taxi, no puede ser antiguo, máximo 7 años de antigüedad para la seguridad en el PL 242, para todos lo que tiene que ver con seguridad se homologa y se le pide lo mismo que a los taxistas, esto es un servicio público de transporte prestado en servicio público privado.

Viene todo el tema complejo del sistema de compensación de cupos, esto es un tema muy complejo porque alrededor de esto se crearon unas mafias y esto fue una distorsión a causa del estado en su momento, y países en el mundo lo han ido eliminando, es una realidad económica el tema de los cupos, hay gente que invirtió y tiene su capital rodando, hay familias enteras que han ahorrado para tener 3 o 4 taxis. Solamente el 10% es dueño de su propio cupo, el resto son empresas de taxis, por eso se crea el fondo de compensación de cupos con el 2% de los ingresos de las plataformas para que se pueda desmontar la inversión que se hizo y no pierdan su patrimonio. Aquí no se trata de satanizar el sector taxista ni el sector de las plataformas, todas son personas honradas y comprometidas que generan ingresos para sus familias, un taxista no propietario nunca va poder tener un taxi porque el cupo cuesta 100 millones de pesos en Bogotá, ahora un taxista puede tener su carro porque ya no va tener que pagar por ese cupo.

Cuando se hace política pública en la evidencia y en los mejores resultados, no en los errores para repetirlos y traerlos nuevamente, el proyecto 242 entiende toda esta realidad tomando la mejor evidencia global y las conversaciones con el ministerio de transporte que se pararon y hundieron el proyecto. Tienen que enfrentar esta realidad económica y social para evolucionar, los taxistas van a tener que entender que es una realidad y que hay mercado para todos, ellos van a seguir operando y el remanente lo tienen las plataformas. Al gobierno que sea claro o va atacar a las plataformas o va apoyar a que se haga una reglamentación.

En algunas partes del mundo se han aprobado las plataformas, se convive con los dos modelos sin problema, y el ciudadano que es el centro del debate escoge en que se quiere transportar, no puede ser que lleve 7 años esta discusión y no se avance en algo tan moderno. Esto es para mejorar y competir en igualdad de condiciones, se puede hacer es nuestra tarea como legisladores y como gobierno enfrentar esto con valentía, se va arreglar y no siempre va estar todo el mundo de acuerdo.

Por los ciudadanos y por la justicia con estas familias y por los taxistas para que no sigan perdiendo valor sus cupos y para que no sigan en desigualdad con las plataformas, proteger los derechos de los socios de las plataformas para que no sean abusados por las plataformas, que muchas veces los desvinculan o los exponen en temas de seguridad, a ellos también hay que protegerlos que son ciudadanos que trabajan y que las plataformas sean responsables si cometen fallas fraudes o abusan del conductor que también es usuario del servicio para que

sean sancionadas esas plataformas y respondan ante la sic, ya que ahora si representan quejas no se puede hacer nada por eso hay que reglamentarlo, las plataformas no se van a ir, van a seguir migrando adaptándose y el que lleva del bulto es el taxista, el conductor de la plataforma y el ciudadano y estado que nos recauda hay que enfrentar esto pronto sin tibieza.

### **SUPERINTENDENTE DE TRANSPORTE, DR. CAMILO PABÓN.**

Yo no estoy defendiendo taxistas yo solo estoy aplicando la ley y los puntos que hemos expuesto son derivados de la constitución, cuando el congreso necesita de la superintendencia cuentan con todo nuestro apoyo nosotros nos basamos en la constitución.

### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Estamos de acuerdo en que el país necesita esta regulación y queremos como gobierno nacional que quede claro que de nuestra parte estamos absolutamente dispuestos para participar en este proceso legislativo, nosotros desde el primer momento hemos tenido claro que para generar sobre la materia es muy importante considerar a todos los actores para lograr un acuerdo y siempre estaremos atentos a participar; son seis proyectos de ley, somos respetuosos del proceso legislativo y será en ese escenario en que el congreso unificará el proyecto, sobre ese particular, será el momento en que nos tendremos que pronunciar, solo hemos precisado aquellos puntos que para nosotros son esenciales por comentarios transversales deben estar propuestos sobre la mesa y deben ser trabajados, espero a ver sido lo suficientemente clara en todos estos puntos y de hecho al contrario, celebro que como lo dijo el Representante Toro estemos de acuerdo en varios de sus puntos, eso es lo que permite construir que algunas variables lleguen a acuerdos, nuestra posición como gobierno nacional, tenemos que considerar a todos los actores con toda la responsabilidad y con toda la seriedad, habrá que buscar este punto de encuentro de estas propuestas legislativas, no seremos ajenos y nos hacemos partícipes de estos escenarios, aclarando que ningún proyecto ha sido presentado por el gobierno nacional, todos son de origen parlamentario.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

Yo quisiera decir que para nosotros los ponentes es muy importante conocer los diferentes puntos de vista de los autores, cuando usted habla de nivelar la cancha como realmente lo establece desde el punto de vista práctico; ejemplo consiga usted un conductor sea de taxi o sea de estas plataformas, es una persona que busca como generar un ingreso, un sustento para su vida, no son grandes empresas, no son monopolios, es un mismo conductor y uno pensaría que los dos van a tener los mismo requisitos para ir a prestar un servicio para llegar al usuario, pero veo que por el planteamiento que usted hace a las plataformas, queda como si quedaran sin ningún requisito para prestar el servicio y los taxis a pesar que usted dice que se le deben disminuir las cargas, seguirían teniendo mayores requisitos, nosotros lo que queremos realmente es generar un régimen que muestre igualdad ante todo los prestadores, que garantice tanto lo que dice la constitución, el estatuto de transporte, que nos garanticen la seguridad y la calidad, porque aquí en el fondo no hay un cambio de sistema de transporte, es un mismo vehículo particular y público que van a prestar un mismo servicio individual de pasajeros.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. MAURICIO TORO.**

Cuando yo hablo de nivelar la cancha por ejemplo; los taxis tienen la obligación de pagar unas pólizas de responsabilidad civil extracontractual, las plataformas no tienen la obligación de adquirir esas mismas pólizas, cuando hablo de equilibrar la cancha los taxistas están en desigualdad de condiciones de incluirse en un costo que las plataformas no tienen, las plataformas lo tienen que pagar al presupuesto de las plataformas, que cubra la

póliza al conducto, al pasajero con una póliza contractual, la licencia, tienen que tener la misma licencia de conducción, les damos tarifa dinámica, si no tienen la posibilidad y están en igualdad de condiciones, estamos hablando del tema de los cupos, al desaparecer ese sistema se cupos, quitarle esa carga a los taxistas, compensarles el cupo para que no pierdan su patrimonio, pueden concursar en igualdad de condiciones, en el tema tributario estas empresas tributan por fuera, pagan solo impuestos, las plataformas se tienen que consolidar en Colombia para que puedan operar y pagar impuestos equilibramos la cancha como los taxistas, aquí les homologamos el mismo tipo de vehículo que tienen que tener para prestar el servicio, hay que implementar las leyes que rigen al sector taxista, hoy para que les faciliten la vida y se las hagan más sencillas, ya en el proyecto de ley se ve cada cosa que va dirigida a eliminar o a imponer tanto el uno como al otro para equilibrar la cancha y dejarlos en igualdad de condiciones.

#### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

Yo quiero hacerle viceministra una pregunta de acuerdo a la intervención del Dr. Toro, ¿si el congreso de la republica permitiera que los vehículos particulares prestaran el servicio público de transporte individual de pasajeros dentro de su capacidad regulatoria, tiene usted para lograr adaptar en materia de pólizas, en materia de licencias, en materia de equipos?, lo podría hacer regulatoriamente si los servicios particulares pudieran prestar el servicio público, de transporte.

#### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Representante Ciro, si el congreso permitiera que vehículos particulares prestaran el servicio público de transporte que se debe tener, debería también a nivel legislativo establecer los requisitos en materia de equipos seguridad y demás, varios de estos requisitos están en la ley 336 del 96, ahí se establecen las condiciones de manera que no podríamos obviar estas disposiciones que están regidas por la ley, consideramos que debería regularse en el proyecto la calidad del vehículo que aquí daría la particularidad, para poder prestar el servicio, si no también aspectos como los que usted está mencionando dispuestos en la ley 336 de 1996.

#### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

Quisiera hacer otra pregunta en materia de seguridad jurídica que para nosotros es muy importante. Nosotros observamos un transporte de taxis que llevan entre 90 y 100 años prestando el servicio. Ellos están regulados a través de un decreto y hoy un transporte que entra al mercado a través de una ley, ¿no quedarían ellos (regulados por ley) con una mayor seguridad jurídica? O, ¿aprovechamos la ley para generar una legislación general del transporte individual de pasajeros?

#### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. MAURICIO TORO.**

Es una ley la que reglamenta el transporte de pasajeros en Colombia,

#### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

A ley 336 es el estatuto general del transporte ahí están todos los modos de transporte, el transporte individual de pasajeros se regula es a través de decretos de la capacidad reglamentaria que le da el congreso al ministerio de transporte,

#### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. MAURICIO TORO.**

Es el punto, aquí hay una ley general del transporte y todas esas leyes marco pues son reglamentadas vía decreto por el ejecutivo, dentro del proyecto de ley estamos haciendo lo mismo, modificando la ley de transporte, creando la categoría, a solicitud en su momento de la ministra y viceministra de transporte, que se creara como servicio público de transporte de pasajeros prestado en vehículo privado y se le entrega con un marco mínimo, hablamos de los puntos mínimos que habla la ley para que el gobierno nacional por medio de decretos pase hacer la reglamentación, por eso modificamos la ley para crear esa categoría y se le entrega al ministerio para que reglamente bajo unas condiciones mínimas que son los cinco puntos que ya hemos hablado, simplemente tendrá el ministerio cuando se apruebe la ley que reglamentar cada uno de esos puntos. Como siempre se ha hecho el sector taxista está reglamentado por un decreto, pero basado en una ley que le ordena al gobierno nacional decretar como se va a prestar el servicio, aquí es lo mismo, unas básicas y mínimas condiciones como ley marco para que sea el ministerio y posteriormente que reglamente bajo decreto las pólizas y homologación de vehículos.

Nuestro interés es que los ciudadanos tengan el conocimiento de que este es un proyecto que busca poner al ciudadano en el centro del debate y que él escoja libremente en que se quiere movilizar con seguridad, de acuerdo a su presupuesto y gusto.

- **LA CUARTA MESA DE TRABAJO** se realizó de manera virtual, a través de la plataforma tecnológica con la que cuenta la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto es, GoogleMeet, el 9 de noviembre de 2020.

La mesa de trabajo fue precedida por los H. Representantes a la Cámara Emeterio José Montes y Ciro Rodríguez Pinzón quienes estuvieron acompañados en todo momento por los ponentes.

#### **PONENTES:**

1. OSWALDO ARCOS B (Coordinador Ponente).
2. EMETERIO MONTES DE CASTRO (Coordinador Ponente).
3. AQUILEO MEDINA ARTEAGA.
4. MILTON HUGO ANGULO.
5. CIRO RODRIGUEZ PINZÓN.

#### **INVITADOS:**

1. Viceministra de Transporte, Dra. Carmen Ligia Valderrama.
2. Secretaria Comisión Sexta, Dra. Diana morales.

- REPRESENTANTES LEGALES DE LAS PLATAFORMAS:

1. Dr. Oscar Cadena.
2. Dra. Paula Bernal.
3. Dr. Juan David Guerrero.
4. Dra. Angie Ardila.
5. Dr. William Andrés Osorio.

#### **INTERVENCIONES:**

Las intervenciones se desarrollaron de la siguiente manera, durante la mesa de trabajo:

## **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

El Gobierno Nacional ha querido acompañar el proceso de construcción del proyecto de ley que tiene que ver con el sector transporte y las plataformas. Actualmente tienen más de 25 plataformas registradas, las cuales han venido desarrollando su actividad.

Saben que hay seis (6) proyectos de ley en trámite, no hay aún articulado. Hay unos puntos indispensables y esenciales para el proyecto de ley que se está trabajando.

El gobierno nacional considera que hay unos puntos que se deben tener en cuenta: - El servicio debe tener un calificativo y ser considerado como servicio público de transporte, la cual es una calificación que lleva a consecuencias y manejo especial; - La licencia de conducción de los conductores que presten el servicio, debe contar con las características que cumpla con la certeza, de que puede prestar dicho servicio. Debe contar con condiciones mínimas que garantice la seguridad de los pasajeros, peatones, del mismo conductor, en ese sentido debe tratarse de una licencia de conductor de servicio público; - Evaluaciones Periódicas de los Vehículos: a los vehículos de servicio Público se les exige evaluación periódica, la cual debe contar con la revisión tecno mecánica y todo lo que tiene que ver en este sentido; en este caso, los vehículos de los que se habla en el proyecto de ley, deben cumplir también con los mismos requisitos exigidos a los prestadores del servicio público; - Operador de la Plataforma Tecnológica; - Se debe dar cumplimiento a la entrega y distribución de los montos de dinero, por la prestación del servicio, se debe tener claro quién es responsable de que y porque se está generando dicho cobro; - Usuario. Se le debe dar información clara, facturas electrónicas que contengan hora, valor, destino, datos principales del conductor y el vehículo. Al usuario debe dársele toda la información precisa; - Responsabilidad y Garantías. Quien va a prestar el transporte de servicio público, debe tener una póliza, para todos los pasajeros; - Estos son los puntos que se deben tener en cuenta, para el desarrollo del Proyecto de Ley.

## **GERENTE ASUNTOS PÚBLICOS REGIÓN ANDINA DE UBER TECHNOLOGYS, DR. OSCAR CADENA.**

Los usuarios del servicio, pueden conocer toda la información concerniente al conductor, lo cual les brinda más confianza. La información sobre el viaje es fundamental para la transparencia y la protección del usuario, el cual debe ser el al final, el centro de la regulación. La empresa nació hace diez (10 años y hace poco llegó a Colombia). Lo que enmarca los modelos de intermediación tecnológica es la libertad tarifaria, que permite organiza el tráfico en las ciudades y colabora con el medio ambiente.

Estas empresas poseen una tecnología supremamente poderosa, Uber está en más de ciento ochenta (180) países, en Latinoamérica tiene más de ciento veinte (120) regulaciones.

No debemos trasladar la ineficiencia de lo tradicional a lo nuevo y más bien traslademos la eficiencia a lo nuevo y tradicional.

## **REPRESENTANTE DE LA PLATAFORMA DIDI, DRA. PAULA BERNAL.**

Por medio de las plataformas, conectan a la oferta con la demanda en el servicio de movilidad, se prestan un servicio conectividad que está reconocido en la legislación colombiana, está reconocido en el régimen tributario colombiano, ya que pagan el impuesto de IVA, entre otros.

Beneficios a interés de general que facilitan las plataformas.

- Reducen costos de transacción, para el usuario.
- Promueven el emprendimiento.
- Generan eficiencia en la movilidad
- Dan al usuario capacidad de elegir.
- Democratizan el ingreso.
- Incentivan el consumo en clases medias y bajas.
- Favorece mayor recaudo tributario.

Razones por las que Consideran que es importante tener regulación específica:

- Necesitan seguridad jurídica, tanto los usuarios, como los socios conductores.
- Se reduce la emisión de CO2, mejor eficiencia uso del suelo.
- Se reduce la propiedad de automóviles
- Genera eficiencias energéticas perca pitas, etc.

Precios que se necesitan actualmente en la coyuntura del COVID:

- Hay que propender que sea asequible, no que sea costoso, ya que es un servicio público.
- Muchas personas encontraron en las plataformas los mejores aliados para moverse durante la pandemia.

La seguridad para los usuarios, es la prioridad de los usuarios, ya que cuidan la vida de los usuarios, en un posible atraco, en un posible accidente, entre otros. En cuanto a seguridad, esta se ha materializado con el ingreso de las plataformas, se refiere a que en otros países la seguridad vial ha mejorado con el ingreso de las estas.

En Bogotá se registraron 51 siniestros con fallecidos y 1.740 con lesionados, en el transporte en el transporte individual tipo taxi y con la plataforma no se ha presentado ningún accidente. La tecnología debe ser la que equilibre la cancha, ya que lo hará por lo alto, no por lo bajo, las plataformas generan.

En Colombia se lanzó un fondo de responsabilidad social empresarial, para colaborar con los taxistas o socios de carros particulares y sus familias que resultaron contagiados con covid – 19, al igual que se adquirió una póliza de accidentes personales, que cubriese los servicios médicos, cuando resulten contagiados. En cuanto a cifras, el 93% de las personas encuestadas, están de acuerdo en que se cree una regulación moderna que entienda los avances y modelos de las plataformas de movilidad., el 87% opinan que estas generan ingresos y mejorar la ocupación del país en este momento, el 79% opinan que la regulación, ayudará a los conductores de taxis, a mejorar la calidad del servicio.

## **REPRESENTANTE LEGAL CABIFY, DR. JUAN DAVID GUERRERO.**

La importancia de lo histórico que se está viviendo, lleva tres (3) años en el mundo de las plataformas y es la primera vez que ve que se está regulando. Como plataforma, identifican unos puntos, en los cuales se deben articular o ponerse de acuerdo.

Las plataformas, hacer una consulta rigurosa de antecedentes, de todos y cada uno de los conductores que participan en el servicio público o privado. Cuentan con unas pólizas, la cual cubre robo del vehículo al usuario

conductor del vehículo particular, por un monto de treinta millones de pesos. El mensaje que quiere dejar, es que cuando se apliquen las medidas regulatorias, estarán en total disposición de cumplirlas.

Otro punto significativo, es la generación de empleo directos, tienen entre cincuenta (50) y cien (100) personas laborando con las plataformas.

### **REPRESENTANTE APP COLOMBIA SAS, DRA. ANGIE ARDILA.**

La Empresa nace en Grecia, durante la crisis más importante que ha vivido el país, en el año 2.011. Cabe Destacar varios puntos que son importantes tener en cuenta:

La regulación debe partir de un entendimiento real, no solo del modelo y del mercado, sino de los del beneficio y la realidad de los usuarios que hacen uso de la plataforma, tanto los pasajeros como de los conductores. Está demostrado que existe una demanda insatisfecha en el mercado, que las alternativas existentes no han logrado subsanar. La tecnología ha permitido democratizar el acceso a la movilidad.

Otro punto importante, es la oportunidad de generar ingresos ocasionales a algunas personas, ingresos extras. Existen casos de estudiantes universitarios que lo utilizan durante las vacaciones, al igual que también algunas personas discapacitadas. En cuanto a las tarifas, se debe tener en cuenta, que estén adaptadas a las necesidades del mercado.

### **REPRESENTANTE ALIANZA, Dr. WILLIAM ANDRES OSORIO.**

Agradece a todos, por la invitación a la cuarta audiencia realizada. Alianza In, es un grupo de compañías de tecnologías, donde están representados CABIFY, UBER, DIDI y VIT, que han hecho tres apuestas de país. Han apostado por los siguientes puntos:

1. Insistir por la alfabetización digital.
2. Aprovechar la tecnología para reactivar la economía y proteger la salud.
3. Lograr consolidar ciudades sostenibles e inteligentes con fundamento en la enseñanza del pensamiento computacional.

La tecnología es la principal enemiga de la corrupción, a través de ella nos damos cuenta de quienes están realizando actividades de acuerdo a la ley y quiénes no. Está de acuerdo con algunos puntos que manifestó la viceministra, entre ellos los siguientes: -Responsabilidad y garantía, de las plataformas, muchos tienen los seguros contractuales como extracontractuales, pero si el congreso va a determinar de imponer alguno en beneficio del usuario, será bien visto; -Importante que el usuario tenga acceso, información y todos los datos del conductor y el vehículo e -Importante que cuando finalice el viaje, le llegue al usuario la información del trayecto del viaje, cuánto costó, etc.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. OSWALDO ARCOS.**

Agradece y felicita a todos los representantes de las plataformas digitales, se refiere a los porcentajes obtenidos en las encuestas a las personas en cuanto a la regulación de estas. Creo que el tema de seguridad hay que ahondarlo más a fondo, hay que velar por la seguridad de todos los colombianos y de aquellos que las utilizan como un medio de ingreso. Están prestos a reunirse con el Gobierno para ver de qué manera se puede regular, no es terminar con los taxis, si no que se aprenda a convivir con ellos.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. CIRO RODRÍGUEZ.**

Es la importancia de toda la tecnología y el gran trabajo que han estado realizando, lo que hay que hacer, es analizar el mercado, lo que hay es una cantidad de usuarios con necesidad de movilización; el usuario, el gobierno, los ve como unas empresas de transporte, bajo una nueva realidad de mercado, con unas características de mercado.

Quiero saber si los representantes de las plataformas se ven como empresa de transporte y si están de acuerdo en que este servicio se catalogue como un servicio público de transporte.

### **REPRESENTANTE DE LA PLATAFORMA DIDI, DRA. PAULA BERNAL.**

Respondo a la pregunta del Representante Ciro, manifestando que las plataformas no son empresas de transporte, ya que el servicio que prestan es de conectividad, existe una plataforma que conecta al oferente y un demandante del servicio, son como unas páginas amarillas. Son empresas de tecnología, prestan servicio de conectividad y no ejercen control entre el oferente y el demandante.

No son una empresa que preste un servicio público. Aunque ellos entienden que si se vuelve público, ellos lo acatarán.

### **GERENTE ASUNTOS PÚBLICOS REGIÓN ANDINA DE UBER TECHCNOLOGYS, DR. OSCAR CADENA.**

En otros países, lo han solucionado, creando una institucionalidad que cobije a la nueva categoría y se le coloca un nombre, son empresas en las que el estado, el ministerio o quien define la norma, se encarga de hacer los controles.

La segunda manera, es un registro muy sencillo donde cada quien al final del día entrega una información, los cuales al final vienen siendo su propia empresa.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. MILTON ÁNGULO.**

Siempre ha mirado las plataformas como una intermediación, nunca ha mirado conveniente elevarlas al rango de empresa de transporte, en ese orden de ideas. La idea es legalizar y formalizar el tema de las plataformas. Hago una invitación al legislativo, de que avancen, considera que el Proyecto de Ley es coherente, ya que busca darles competencia a particulares que deben cumplir con algunas exigencias para prestar un servicio.

### **REPRESENTANTE A LA CÁMARA, DR. AQUILEO MEDINA.**

El proyecto de ley es muy importante para el país, es una discusión entre legales e ilegales, entre taxistas que en ocasiones han pagado el cupo a un precio muy alto, también se puede decir que se han presentado quejas por el servicio que prestan.

Hay que seguir avanzando para despejar el importante proyecto de ley. Deben tomar la mejor decisión que le convenga al país.

Cierra la mesa de trabajo la Vice Ministra.

### **VICEMINISTRA DE TRANSPORTE, DRA. CARMEN LIGIA VALDERRAMA.**

Como todos lo han planteado, esto es una necesidad para el país. Lo hay que proteger el interés general, harían mal en pensar en el interés particular, hay que mirar todos los frentes de la manera más objetiva e independiente, eso les permite ver que es lo que el país necesita. La regulación en este tema es diferente, cada país maneja unos términos diferentes, tienen realidades distintas. Lo que hay que entender, es que no hay verdades absolutas.

Si las características tecnológicas pueden ser reguladas de manera transversal para todas las formas de transporte individual de pasajeros, podría ser una opción, habría que saber hasta qué punto iría la regulación de manera que todos pudieran hacer uso de ella, pero en esos términos. El reto es tecnológico, el Gobierno está dando todo de sí, intentando llevar la tecnología a todos los rincones del país, es todo un proceso.

El principio de neutralidad es una realidad en nuestro país, el gobierno lo reconoce y respalda dicha situación, las reglas que hay que fijar es sobre el servicio de transporte. Tengan la absoluta certeza de que el Gobierno está comprometido con el proceso, buscando las mejores alternativas para que se pueda adelantar la regulación, cuando se encuentra de por medio una plataforma.

➤ **LA QUINTA MESA DE TRABAJO** se realizó de manera virtual, a través de la plataforma tecnológica con la que cuenta la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, esto es, GoogleMeet, el 20 de noviembre de 2020.

La mesa de trabajo fue precedida por el H. Representante a la Cámara Emeterio José Montes quien estuvo acompañado en todo momento por los ponentes.

#### **PONENTES:**

1. OSWALDO ARCOS B (Coordinador Ponente).
2. EMETERIO MONTES DE CASTRO (Coordinador Ponente).
3. AQUILEO MEDINA ARTEAGA.
4. MILTON HUGO ANGULO.
5. CIRO RODRIGUEZ PINZÓN.

#### **INVITADOS:**

3. Viceministra de Transporte, Dra. Carmen Ligia Valderrama.
4. Secretaria Comisión Sexta, Dra. Diana morales.

**VI. PLIEGO DE ENMIENDAS.**

Proyecto de Ley No. 003 de 2020 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA CATEGORÍA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, acumulado con los Proyectos de Ley No.174 de 2020 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES QUE MODERNIZAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS, ESTABLECIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, SANA COMPETENCIA Y EQUITATIVA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO ENTRE TODOS LOS PRESTADORES PERMANENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS”, Proyecto de Ley No. 185 de 2020 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY 336 DE 1996 Y SE AUTORIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES”, Proyecto de Ley No. 199 de 2020 Cámara “POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y SE FIJAN LOS REQUISITOS Y CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, Proyecto de Ley No. 242 de 2020 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES”, Proyecto de Ley No. 446 de 2020 Cámara “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI”

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por	Artículo 1°. La presente Ley tiene	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por	Artículo 1. Objeto. La presente ley	Artículo 1°. Objeto de la ley:

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>por objeto crear y regular la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p>	<p>objeto la modernización del sistema de transporte terrestre individual de pasajeros, a partir de la creación de un marco jurídico que reconozca el transporte permanente mediado por plataformas abiertas, para así establecer las condiciones de seguridad, sana competencia y equitativa participación en el mercado, entre todos los prestadores permanentes del servicio de transporte terrestre individual de pasajeros.</p>	<p>por objeto incorporar una nueva categoría en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, garantizando la libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, así como el promover la implementación de nuevos medios tecnológicos y modos de movilidad con miras a lograr un desarrollo sostenible.</p>	<p>objeto reglamentar la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros de forma segura y eficiente mediante plataformas tecnológicas, fijando condiciones para los conductores, propietarios de vehículos particulares y a los vehículos en los cuales se preste servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros.</p>	<p>tiene por objeto la regulación del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.</p>	<p>La presente ley tiene por objeto establecer las reglas para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros tipo taxi mediante el uso de plataformas de internet, de conformidad con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, así como en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.</p>
<p>Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplicarán a la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en todo el territorio nacional. En lo no previsto en la presente Ley, se</p>	<p>Artículo 2. Alcance de la ley. La presente ley se aplicará a toda la actividad realizada por el sistema permanente de transporte terrestre individual de pasajeros, con excepción del sector privado que preste el servicio de transporte de una plataforma abierta.</p>	<p>Artículo 2°. Adicionar los siguientes párrafos al artículo 23 de la Ley 336 de 1996. Parágrafo 1°. Los vehículos de servicio particular podrán prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, intermediado por</p>	<p>Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros que se desarrolle en vehículos particulares en todo el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 2. Principios. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, serán principios que regirán la prestación del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales, además de los principios dispuestos por la Ley 335 de 1996 y</p>	<p>Artículo 2°. Plataformas de internet para facilitar el acceso al servicio público. Las empresas habilitadas por la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi podrán usar</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>aplicarán las demás disposiciones de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Código de Comercio, la Ley 1437 de 2011, y demás normas que rijan la materia siempre y cuando no le sean contrarias.</p>		<p>plataformas tecnológicas.  Parágrafo 2°. Los propietarios de los vehículos de servicio particular que presten el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo serán personas naturales y ningún propietario podrá tener más de dos (2) vehículos destinados a la prestación del servicio.  Parágrafo 3°. Los vehículos de servicio particular que se utilicen para la prestación del servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, no harán parte de la capacidad transportadora global en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros. Así</p>		<p>las normas que la modifiquen o sustituyan los siguientes: la primacía de los derechos de los usuarios, la accesibilidad, la libre competencia, la eficacia en el servicio, la seguridad y equidad de todos los actores.</p>	<p>plataformas de internet. Las plataformas deberán garantizar la identificación del conductor del vehículo solicitado, la placa y características del vehículo, el lugar de origen y el de destino de la carrera así como el valor promedio de la misma. Además, deberán permitir la evaluación cualitativa y cuantitativa del conductor, del servicio prestado y del usuario.  Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte que hagan uso de las plataformas de internet deberán registrar estas últimas ante el Ministerio de Transporte.  Parágrafo: Las empresas habilitadas para prestar el</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
		<p>mismo, no tendrá límite en el número de vehículos, no se les exigirá distinción ni color especial. El modelo del vehículo no podrá ser superior a los 7 años de antigüedad.</p> <p>Parágrafo 4°. No se podrá prestar el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, cuando este sea aclamado o solicitado por un medio distinto a las plataformas electrónicas autorizadas para la prestación del mismo.</p> <p>Parágrafo 5°. En la prestación del Servicio público terrestre automotor individual de pasajeros, contratado por medio de las plataformas tecnológicas, se podrá implementar el uso de tarifas</p>			<p>servicio y que hagan uso de las plataformas de internet deberán cobrar tarifas justas por la intermediación realizada entre el usuario y el conductor siempre que no superen el 5% del costo de la carrera.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
		<p>dinámicas.</p> <p>Parágrafo 6°. Dentro de los tres meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá elaborar la regulación requerida para formalizar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, de manera tal que tanto el Gobierno Nacional con el territorial puedan recaudar los derechos que corresponden al Estado.</p> <p>Así mismo, este Ministerio propenderá por el respeto de los derechos de todos los usuarios, garantizando la calidad del servicio que se deba brindar; para ello, deberá implementar en un período no superior a los dos años, un plan de</p>			

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
		<p>promoción y normalización del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, el cual debe contemplar, además de los mandatos generales los lineamientos de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 7°. Todos los vehículos de servicio particular que se utilicen para la prestación del servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, deberán ser impulsados exclusivamente por motor eléctrico en la proporción que a continuación se describe:</p> <p>1 ° a partir del año 2030, al menos 25%;</p> <p>2 ° a partir del año 2040, al menos 50%;</p> <p>3 ° a partir del año 2050, 100%.</p>			

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
		El Ministerio de Transporte expedirá de manera oportuna, la regulación necesaria para alcanzar las proporciones previstas en este párrafo.			
<p>Artículo 3. Principios. La presente Ley se regirá por los siguientes principios, en adición a los establecidos en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, así:</p> <p>a) La protección al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, en particular que el usuario del servicio pueda transportarse a través del medio que escoja en condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.</p> <p>b) La libertad de empresa será garantizada a todos los sujetos que intervengan en la prestación del</p>	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>1. Intermediación digital en el transporte terrestre individual de pasajeros: Para efectos de la presente ley, se entenderá por intermediación digital, la prestación del servicio de transporte terrestre individual de pasajeros a través de plataformas tecnológicas, diseñadas para interactuar entre los conductores que ofrecen el servicio y los usuarios que desean contratarlo.</p> <p>2. Transporte permanente: Es el transporte público o privado prestado de manera profesional o frecuente, con el fin de satisfacer las necesidades de movilidad que atiende el sector transporte. El transporte permanente</p>	<p>Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente ley, se tendrá en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte de pasajeros: es el conjunto de elementos tecnológicos tales como: software, hardware, páginas web, interfaces informáticas, aplicaciones tecnológicas y demás desarrollos tecnológicos y medios de comunicación electrónicos o digitales que interrelacionen y pongan en contacto a los pasajeros con los conductores.</p> <p>Operador de Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el</p>	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>1. Operador de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (OPIM): es la persona jurídica que administre, opere o represente una Plataforma de Intermediación para la Movilidad.</p> <p>2. Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM): son las páginas web, interfaces informáticas, aplicaciones tecnológicas y demás desarrollos tecnológicos y medios de comunicación electrónicos o digitales que permiten y</p>	<p>Artículo 3°. Características de los vehículos. Todo vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte automotor terrestre individual tipo taxi tendrá que ser de servicio público y deberá cumplir con los requisitos mínimos que el Ministerio de Transporte determine de conformidad con el nivel del servicio prestado.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediadas por plataformas tecnológicas; de manera que no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y demás disposiciones reglamentarias.</p> <p>c) La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.</p>	<p>comprende el transporte intermediado por plataformas abiertas (TIPA) y el no intermediado por plataformas abiertas (TSIPA).</p> <p>3. Transporte ocasional: Se refiere al transporte privado que se brinda sin la intermediación de plataformas abiertas (PAIT) y que no se presta de manera frecuente ni profesional.</p> <p>4. Servicio de transporte intermediado por plataformas abiertas (TIPA): Es la actividad transportadora pública o privada terrestre individual de pasajeros que se lleva a cabo con la intermediación de una plataforma abierta (PAIT).</p> <p>5. Plataformas abiertas de intermediación del transporte (PAIT): Son todos aquellos desarrollos tecnológicos o interfaces informáticas que prestan el servicio de intermediación, poniendo en contacto a un conductor que ofrece el servicio de transporte público o</p>		<p>servicio de Transporte Público: es la persona jurídica legalmente establecida en el territorio colombiano que administra, opera y representa una Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte Público de pasajeros.</p> <p>Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos: es un Sistema de Información y Registro de Empresas de taxis, de empresas prestadoras de servicios de intermediación mediante plataformas tecnológicas, propietarios y conductores y de Vehículos y de operadores que en línea y en tiempo real, permite registrar e identificar plenamente las empresas habilitadas, las plataformas tecnológicas, los propietarios, los conductores y los vehículos que presten servicio público de transporte terrestre automotor individual de</p>	<p>facilitan la interacción entre Conductores y Usuarios PIM para la prestación de un Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.</p> <p>3. Registro Único Nacional del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales o RUNSTPI: será un registro único, que se lleve en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en el cual deberán estar inscritas las PIM, las OPIM, los Usuarios Conductores, los y los Vehículos.</p> <p>4. Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales: El</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>privado, con un consumidor que lo requiere, sin cumplir con ninguna característica que la constituiría como una PCIT.</p> <p>6. Operador de plataforma abierta de intermediación del transporte (OPAIT): Es la persona jurídica autorizada por el Ministerio de Transporte para introducir en el mercado y operar una PAIT dentro del territorio nacional.</p> <p>7. Servicio de transporte sin la intermediación plataformas abiertas (TSIPA): Es la actividad transportadora terrestre individual de pasajeros, de naturaleza pública o privada, que se lleva a cabo sin la intermediación de una plataforma abierta (PAIT). El TSIPA comprende la prestación de servicios de transporte individual con la asistencia de algún tipo de plataforma cerrada, así como la prestación del servicio que se lleva a cabo sin ningún tipo de</p>		<p>pasajeros. Vehículo Exclusivo para Plataforma Tecnológica (VEPT): son aquellos vehículos automotores particulares, nuevos o usados, que sin perjuicio de las funciones propias de los vehículos particulares están habilitados para prestar servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros. Estos vehículos solo pueden ser abordados por el pasajero mediante solicitud hecha a través de una plataforma tecnológica.</p>	<p>Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales, o “Servicio Individual Intermediado” es la prestación de un servicio que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades, exclusivas o comerciales, permanentes y/o transitorias, de las personas naturales y/o jurídicas a través de la intermediación de una PIM y sin que ello exija la vinculación a una empresa de transporte bajo los términos y condiciones que dispone la presente ley. El recorrido y la tarifa se definirán mediante mecanismos digitales de una PIM.</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>plataforma.</p> <p>8. Plataformas cerradas de intermediación del transporte (PCIT): Son todos aquellos desarrollos tecnológicos o interfaces informáticas que prestan el servicio de intermediación, poniendo en contacto a un conductor que ofrece un servicio de transporte público o privado, con un consumidor que lo requiere. Cualquiera de las siguientes características será suficiente para ser considerada una PCIT:</p> <p>a. Que al menos el 80% de los usuarios conductores inscritos en la plataforma para la prestación del servicio de transporte tengan un vínculo laboral con el operador de la plataforma.</p> <p>b. Que el número de vehículos en el que se presta el servicio de transporte terrestre individual de pasajeros por medio de la plataforma sea menor a 200.</p> <p>c. Que la plataforma se dedique a la prestación del servicio de</p>			<p>5. Usuario Conductor: será una persona natural que sea un usuario registrado en el RUNSTPI cuya actividad sea la prestación de manera personal de un Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales, sin importar que sea de forma permanente u ocasional. Los Usuarios Conductores deberán contar con licencia de conducción en la misma categoría exigida a los conductores de servicio de transporte público individual tipo taxi. Para todos los efectos de lo dispuesto en la Ley 336 de 1996 y las normas que la modifican o la sustituyen, cada Usuario Conductor será asimilado a una</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>intermediación de transporte únicamente con vehículos taxi, vinculados a una empresa de taxi determinada y legalmente constituida.</p> <p>9. Operador de plataforma cerrada de intermediación del transporte (OPCIT): Es la persona jurídica que opera una PCIT dentro del territorio nacional.</p> <p>10. Usuario contratante: Son aquellas personas naturales o jurídicas que convienen con el operador de la PCIT o con el usuario conductor, en el caso de utilizar una PAIT, la adquisición de un servicio de transporte terrestre individual de pasajeros.</p> <p>11. Usuario pasajero: Son aquellas personas naturales a quienes se presta directamente el servicio de transporte terrestre individual de pasajeros adquirido por el usuario contratante. El usuario contratante y el usuario pasajero pueden concurrir en la misma persona.</p> <p>12. Usuario conductor. Son las</p>			<p>Empresa de Transporte, sin exigir mayores requisitos o trámites a los dispuestos en la presente ley, en virtud a lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 que permite encomendar a los particulares la prestación de cualquier servicio de transporte, previo cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ley.</p> <p>6. Vehículo asociado a PIM: será el vehículo automotor de servicio particular que sea utilizado para prestar un Servicio Privado de Transporte Intermediado. El Ministerio de Transporte establecerá las características y condiciones mínimas que deberá cumplir cualquier vehículo para poder ser empleado en la prestación del</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>personas naturales que prestan el servicio de transporte terrestre individual de pasajeros mediante la conducción de un vehículo habilitado para tal fin, utilizando una plataforma de intermediación, en la cual se encuentre inscrito.</p>			<p>Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, incluyendo pero sin limitarse a la antigüedad, tamaño, cantidad de puertas, capacidad de bodega, sistemas de frenado, que serán establecidos mediante criterios técnicos de seguridad y deberán ser equiparables a los exigidos a los vehículos tipo taxi.</p>	
<p>Artículo 4. Definiciones. Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones: a) Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Se</p>	<p>Artículo 4. Principio de equivalencia funcional. Toda actividad económica que busque satisfacer la necesidad del transporte terrestre individual de pasajeros al conectar usuarios, operadores y conductores, se entenderá para todo efecto jurídico, como una plataforma de intermediación que debe regirse por las reglas de la presente ley, sin importar el modelo jurídico que adopte para el</p>		<p>Artículo 4. Requisitos para vehículos particulares. Los vehículos particulares podrán habilitarse, para prestar servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, cuando cumplan los siguientes requisitos: 1. Los vehículos no podrán tener más de cinco 5 años contados a partir de su matrícula o registro en el RUNT. 2. Los vehículos</p>	<p>Artículo 4. Adición al Artículo 5° de la Ley 336 de 1996. Adiciónese un parágrafo al artículo 5° de la Ley 336 de 1996 el cual quedará así: “Parágrafo: Para el caso del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, cada</p>	<p>Artículo 4°. Tarifas. La potestad de fijar las tarifas del servicio público de transporte automotor terrestre individual tipo taxi es función exclusiva de las autoridades de tránsito municipales, distritales o metropolitanas y se determinarán a partir de criterios técnicos</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>entiende por empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, aquella persona natural constituida legalmente bajo la normatividad colombiana como unidad de explotación económica permanente, con permiso emitido por la autoridad competente en esta categoría de servicio público de transporte, quien presta con un (1) solo vehículo particular de su propiedad o en modalidad de arrendamiento financiero o leasing a su nombre, para efectuar el traslado de personas de un lugar a otro. b) Operador de la Plataforma Tecnológica. Toda empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que</p>	<p>cumplimiento de su objeto social.</p>		<p>podrán ser clase automóvil sedan o campero cabinado o wagon, de mínimo cuatro puertas laterales, cabina cerrada, y deberán contar con:</p> <p>a) Sistema ABS (Sistema antibloqueo de frenos)</p> <p>b) Mínimo con dos (2) Airbags frontales</p> <p>c) Recordatorio de uso del cinturón de seguridad</p> <p>d) Aire acondicionado</p> <p>e) Cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.</p> <p>f) Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior 0.40 metros cúbicos.</p> <p>g) Dispositivos de seguridad activa y pasiva establecidos en la Resolución 3752 de 2015 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.</p>	<p>Usuario Conductor será asimilado a una Empresa de Transporte para los efectos de la presente Ley, sin exigir mayores requisitos o trámites a los dispuestos en las normas especiales que regulen este servicio., en concordancia con el artículo 4 de la presente ley que permite encomendar a los particulares la prestación de cualquier servicio de transporte”.</p>	<p>establecidos por el Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciales y dinámicas según los niveles del servicio, los horarios de la prestación del mismo o las características del tráfico del lugar donde sea prestado, tales como congestión o restricción de circulación. Igualmente, el Ministerio establecerá los criterios para determinar las tarifas de los costos adicionales por servicios complementarios. Parágrafo: Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte facilitarán los medios</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo.</p> <p>c) Plataforma tecnológica de intermediación: Son aplicaciones o interfaces informáticas, páginas de Internet o cualquier otro medio de comunicación análoga, electrónica o digital a través de las cuales se genere el servicio de intermediación para alcanzar la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>d) Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de</p>			<p>3. Revisión técnico mecánica y de gases aprobada en debida forma en los últimos seis meses.</p> <p>Parágrafo 1. Para ser reconocido como VEPT, los vehículos no podrán ser de color amarillo y deberán portar un aviso o letrero que informe su condición de VEPT.</p> <p>Parágrafo 2. No es obligatorio afiliarse a una empresa de transporte individual. El propietario conductor podrá registrarse en la cámara de comercio como empresa de persona natural y luego solicitar habilitación ante la autoridad de Tránsito y Transporte Municipal, Distrital o del área Metropolitana donde pretenda prestar el servicio bajo las condiciones del decreto 1079 de 2015 o del que lo modifique o sustituya.</p>		<p>necesarios para que los usuarios puedan pagar la tarifa mediante efectivo, tarjeta débito o crédito.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registradas, a través de la celebración de un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, donde la empresa, previa solicitud del servicio por parte del usuario a través de una plataforma tecnológica, se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes y cuyo pago solo podrá hacerse por medios electrónicos.</p> <p>e) Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular,</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>intermediado por plataformas tecnológicas, en servicio compartido. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registradas, en aquel servicio de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí. Servicio que sólo podrá prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, siempre y cuando se trate de (i) primera o última milla, teniendo en cuenta la posibilidad de alimentación a los Sistema Integrado de Transporte Masivo -</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>SITM, Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, y Sistema Integrado de Transporte Regional – SITR, de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema; o (ii) servicio entre un aeropuerto que sirve a un área metropolitana o a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, cuando se presta por vehículos de empresas autorizadas en la respectiva capital o del área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.</p> <p>f) Vehículo particular. Es el vehículo automotor matriculado como vehículo de servicio particular conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002, la que la modifique, adicione o sustituya; al que previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>presente Ley, la autoridad competente de transporte le concede registro y autorización, por solicitud de la empresa habilitada, para ser utilizado en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p>					
<p>Artículo 5. Radio de acción. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se presta en</p> <p>a) El radio de acción distrital o municipal: Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.</p> <p>b) El radio de acción metropolitano:</p>	<p>Artículo 5. Principio de competencia. Deberá garantizarse que el transporte terrestre individual de pasajeros cuente con condiciones equitativas para su participación en el mercado, mejorando la calidad del servicio a conductores y pasajeros, siempre en interés de la libertad empresarial de los operadores, de sus clientes y de la economía en su conjunto.</p>		<p>Artículo 5. Seguros. Los VEPT, con el fin de operar, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Adicionalmente, los operadores de la plataforma deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de los</p>	<p>Artículo 5. Registro Único Nacional del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSPTI). Créese el Registro Único Nacional del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, el cual será incorporado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicho Registro</p>	<p>Artículo 5°. Relaciones de la empresa habilitada con respecto al conductor del vehículo. Las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte automotor individual tipo taxi se obligan a verificar cada mes que los conductores de los vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social. La empresa que permita la</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios.</p>			<p>VEPT.</p> <p>Parágrafo 1. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 SMMLV, por persona.</p>	<p>podrá ser consultado de acuerdo con los criterios que fije el Ministerio de Transporte, y se sujetará a las disposiciones vigentes para el RUNT.</p> <p>En el RUNSPTI deberán estar inscritos las PIM, las OPIM, los Usuario Conductores y los Vehículos asociados a PIM. Las OPIM serán las obligadas a efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro ante el RUNSPTI de la PIM, del Usuario Conductor, y del Vehículo asociado a PIM. En caso de que un Usuario Conductor y/o un Vehículo asociado a PIM preste servicios a través de distintas PIM, se deberá reflejar en el RUNSPTI la vinculación con cada una de las PIM. Para el registro de los</p>	<p>operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. Las empresas de habilitadas para prestar el servicio tendrán política de</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				<p>Usuarios Conductores, se exigirá como mínimo, el certificado de Antecedentes Judiciales y la licencia de conducción vigente y correspondiente a la categoría exigida para servicio en vehículo tipo taxi.</p> <p>El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses calendario, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para reglamentar el funcionamiento del RUNSPTI como parte del RUNT y lo dispuesto en el presente artículo.</p>	<p>formación, ingreso y permanencia de los conductores en sus cargos para garantizar que los usuarios sean atendidos con calidad, debida diligencia y respeto.</p>
<p>Artículo 6. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes en la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en</p>	<p>Artículo 6. Principio de libre competencia. Es el conjunto de esfuerzos desarrollados por los agentes económicos que, actuando independientemente, rivalizan buscando la participación efectiva de sus bienes y</p>		<p>Artículo 6. Capacidad transportadora para vehículos particulares. Los vehículos de servicio exclusivo para las plataformas tecnológicas, denominados de forma abreviada "VEPT", estarán sometidos a las formalidades de</p>	<p>Artículo 6. Vehículos para la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales: Se podrán emplear</p>	<p>Artículo 6°. Régimen tributario. Las empresas habilitadas para prestar el servicio regulado en la presente ley, sean nacionales o extranjeras,</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, según su radio de acción, las siguientes:</p> <p>a) En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución. b) En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley: La Autoridad de Transporte Metropolitana. Parágrafo. Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p>	<p>servicios en un mercado determinado. La Constitución Nacional establece el principio de libre competencia como un derecho radicado en cabeza de todos los ciudadanos que supone responsabilidades y está sometido a los límites que establezca la ley.</p> <p>Se prohíben las prácticas comerciales desleales entre el servicio de taxi, las PAIT y las PCIT. Para garantizar la libre competencia en el mercado de transporte individual de pasajeros, el Estado velará por que existan medios adecuados y eficaces para luchar contra prácticas comerciales desleales. Estos medios deberán incluir disposiciones legales en virtud de las cuales las personas o las organizaciones que tengan un interés legítimo en combatir las prácticas comerciales desleales, incluidos los competidores, puedan:</p> <p>1. Proceder judicialmente contra tales prácticas</p>		<p>capacidad transportadora que requieren los Municipios, Distritos o Áreas Metropolitanas y no podrán exceder el 10% de los taxis básicos.</p> <p>Para determinar la capacidad transportadora que habla este artículo, las autoridades locales deberán realizar los estudios técnicos pertinentes. El Operador de Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte Público está obligado a entregar toda la información necesaria que las autoridades locales y el Ministerio de Transporte soliciten para llevar a cabo dicho estudio.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará los lineamientos necesarios para llevar a cabo los estudios de capacidad transportadora para vehículos VEPT.</p> <p>Parágrafo 2. En Los Municipios, Distritos o Áreas Metropolitanas con menos de un</p>	<p>vehículos particulares para la prestación del Servicio Público de Transporte Individual, siempre y cuando exista la intermediación de Plataformas Digitales de forma permanente.</p> <p>Todo vehículo deberá cumplir con las disposiciones que establezca el Ministerio de Transporte respecto a las características y condiciones mínimas requeridas por los vehículos para la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, incluyendo pero sin limitarse a la antigüedad, tamaño, cantidad de puertas, capacidad de bodega, sistemas de frenado, que serán</p>	<p>tendrán el mismo régimen tributario y estarán obligadas al impuesto de renta en los términos que lo establecen los artículos 240 y 241 del Estatuto Tributario según sea el caso. Por tratarse de un servicio público ninguna empresa habilitada cobrará impuesto de IVA a sus usuarios, tampoco les trasladará dicho costo a través de la tarifa.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>comerciales desleales, y/o</p> <p>2. Someter las prácticas comerciales desleales a un órgano administrativo competente para que se pronuncie sobre las reclamaciones, o para que entable las acciones judiciales pertinentes.</p> <p>El Estado deberá revisar permanentemente los modelos de negocio que surjan con las nuevas dinámicas sociales para establecer una reglamentación que las cobije y de esa forma no obstaculizar la innovación y el emprendimiento nacional, ni permitir que surjan comportamientos que distorsionen la sana competencia del mercado.</p>		<p>millón de habitantes, el ingreso de vehículos VEPT será facultad de las autoridades competentes en materia de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en la presente ley y previo estudio de factibilidad en materia de capacidad transportadora.</p>	<p>establecidos mediante criterios técnicos de seguridad y deberán ser equiparables a los exigidos a los vehículos tipo taxi.</p> <p>Parágrafo: Lo dispuesto en la presente Ley, no impide que el Servicio Público de Transporte individual en vehículo tipo taxi se pueda prestar mediante Plataformas Digitales. Dicha alternativa se podrá prestar dando cumplimiento a las disposiciones vigentes para el transporte individual en vehículo tipo taxi.</p>	
<p>Artículo 7. Vigilancia, Inspección y Control. Las autoridades de transporte competentes de cada jurisdicción, serán las encargadas de ejercer la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre</p>	<p>Artículo 7. Principio de equidad. Deberá garantizarse que los agentes que participen en el sistema del transporte terrestre individual de pasajeros estén sujetos a condiciones simétricas a su rol en el mercado, para fomentar y asegurar una</p>		<p>Artículo 7. Vida útil. Todos los vehículos VEPT, al igual que los vehículos tipo taxi, podrán prestar el servicio, máximo, hasta por diez (10) años contados a partir de su matrícula.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Los vehículos tipo taxi, que al momento de</p>	<p>Artículo 7. Esquema tarifario. Las OPIM podrán definir su esquema tarifario bajo la forma de "libre fijación" de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, y las normas que</p>	<p>Artículo 7°. Bloqueo de plataformas ilegales. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones bloquearán las</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas-; incluyendo la supervisión del cumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley. Así mismo, las autoridades de transporte competentes, serán las encargadas de adelantar las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte por los sujetos a que se refiere la presente Ley. Parágrafo Primero. En todo caso, aquel que actúe en calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataforma tecnológica, así como</p>	<p>competencia justa entre ellos, evitando tratos diferenciados sin justificación objetiva.</p>		<p>entrada en vigencia de la presente ley tengan más de diez (10) años, podrán prestar el servicio hasta por tres (3) años más contados a partir de la promulgación de la presente ley.</p>	<p>la modifiquen o sustituyan, basándose en las variables de oferta y demanda, garantizando así la libre competencia en el Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.</p> <p>Todos los usuarios pasajeros deberán recibir información completa, suficiente y detalladamente, de forma previa a la iniciación de un viaje o servicio, sobre el valor exacto, los componentes de la tarifa y los impuestos aplicables. Este cálculo sólo podrá variar si varían las condiciones de distancia, tiempo o destino.</p> <p>Las OPIM deberán disponer de métodos de reporte en tiempo</p>	<p>plataformas de internet que oferten, promuevan o intermedien la prestación de los servicios de transporte público no habilitados por las autoridades competentes. El Ministerio de Transporte reglamentará el proceso sancionatorio del bloqueo de plataformas definiendo, entre otros, los funcionarios competentes para adelantar el proceso, los términos de duración del mismo, las sanciones a los funcionarios públicos que incumplan con sus funciones o los términos del proceso y los mecanismos de contradicción de los representantes de las plataformas.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>el operador de la plataforma tecnológica, tienen la obligación de suministrar la información que requieran las autoridades del Estado colombiano. Parágrafo Segundo. El incumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley, junto con aquellas contenidas en las Leyes para transporte terrestre de pasajeros, vigentes a la época de ocurrencia de los hechos, darán lugar a la aplicación de las sanciones previstas en las normas de transporte.</p>				<p>real a las Autoridades de Tránsito sobre las tarifas y variables que resulten aplicables para los usuarios pasajeros en todo momento, según las autoridades competentes así lo requieran.</p> <p>El pago del Servicio podrá hacerse por cualquier medio de pago admitido legalmente en Colombia. Para las transacciones en efectivo, las OPIM deberán disponer de mecanismos de control suficientes para dar cumplimiento a las normas contables y tributarias vigentes en todo momento.</p>	
<p>Artículo 8. Competencia preferente de la Superintendencia de Transporte. En cualquier caso, la Superintendencia de Transporte podrá de oficio o a solicitud del Ministerio Público,</p>	<p>Artículo 8. Principio de transparencia. Se refiere a la obligación en cabeza de los OPAIT, de las PAIT o de las OPCIT, de dar a conocer los determinantes de precio y recargos aplicables que integran</p>		<p>Artículo 8. Tarifas. Las tarifas de los VEPT serán fijadas por las Plataformas Tecnológicas mediante un algoritmo que atienda a las necesidades de oferta y demanda en el momento de la</p>	<p>Artículo 8. Pólizas de seguro. Las OPIM deberán contratar, bajo su cargo y costo, pólizas de seguros que cubran a los Usuarios Conductores, los</p>	<p>Artículo 8. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de sus sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>iniciar o asumir la actuación administrativa adelantada por la autoridad sancionatoria competente en su jurisdicción, previo a la expedición del acto administrativo que decide en primera instancia el asunto de fondo por parte de tal autoridad. En dicho caso, la autoridad competente en su jurisdicción suspenderá la actuación y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Transporte, ésta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final. Una vez la Superintendencia de Transporte avoque conocimiento de la actuación administrativa a que se refiere el presente artículo, habrá de comunicarlo al Ministerio Público, para los efectos de su competencia.</p>	<p>y justifican el valor final que se cobra al pasajero. Su publicidad se podrá dar por cualquier medio digital, pero en todo caso, ésta deberá ser anterior a la prestación del servicio. Parágrafo: Infracciones y sanciones del incumplimiento del principio de transparencia. En caso de que los agentes en cuya cabeza se encuentra la obligación estipulada en el artículo anterior, desconozcan el principio de transparencia, estarán sujetos a las sanciones que determine la Superintendencia de Industria y Comercio por su incumplimiento.</p>		<p>solicitud del servicio, bajo supervisión del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio. Bajo ninguna circunstancia la tarifa mínima podrá ser inferior a la de los taxis. El Operador de Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte Público deberá emitir factura electrónica por cada servicio prestado, siguiendo los lineamientos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).</p>	<p>Vehículos asociados a PIM, a los pasajeros y a terceros de la siguiente manera: 1. Póliza por Responsabilidad Civil Extracontractual: Todo Vehículo deberá estar cubierto con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para operar. Ésta tendrá la finalidad de amparar todo riesgo relacionado con la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales frente a pasajeros y terceros y será, requisito indispensable para que el Vehículo pueda ser registrado en el RUNSTPI.  La póliza mencionada deberá cubrir</p>	<p>que le sean contrarias y expresamente deroga el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1709 de 2015 modificado por el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015; parágrafo 4 del artículo 2.2.1.3.3 del Decreto Ley 1709 de 2015 modificado por el artículo 4 del Decreto 2297 de 2015 y el artículo 2.2.1.3.2.2. del Decreto 1709 de 2015.</p>

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Parágrafo. Con el fin de garantizar el derecho al debido proceso y demás principios de las actuaciones administrativas, estas actuaciones tendrán garantizada la doble instancia administrativa. La primera instancia competente dentro de la Superintendencia de Transporte será aquella que conozca de las investigaciones administrativas en primera instancia, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018, o las normas que lo reglamenten, modifiquen y/o sustituyan.</p>				<p>cualquier siniestro que se presente durante la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales o con ocasión de este. Como mínimo deberán cubrir los riesgos de muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, lesiones, daños a bienes de terceros, gastos médicos de los Usuarios Conductores, los Pasajeros y terceros.</p> <p>2. Póliza de seguros para Usuarios Conductores: Póliza para los Usuarios Conductores por muerte o incapacidad absoluta por accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				<p>labor; o por muerte violenta o incapacidad absoluta causada durante el ejercicio de su labor de conductor por hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio</p> <p>El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses calendario, contados a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar los riesgos cubiertos, los montos y demás condiciones aplicables a las pólizas de seguros incluidas en el presente artículo, cuyas condiciones deberán ser equiparables a las exigidas a los vehículos de servicio público individual de taxi. La contratación de las pólizas podrá ser bajo la forma</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				<p>de “pólizas sombrilla” que incorpore a cada vehículo y cada Usuario Conductor bajo un mismo contrato de seguros, y deberán ser expedidas en Colombia, por compañías habilitadas para tal fin, de acuerdo con las normas vigentes sobre seguros en Colombia.</p>	
<p>Artículo 9. Permiso. El operador de la plataforma tecnológica deberá proceder a gestionar, ante la autoridad de transporte competente de la jurisdicción donde se prestará el servicio, el correspondiente permiso de la persona natural legalmente constituida como empresa ante el Registro Mercantil, interesada en prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas</p>	<p>Artículo 9. Principio de flexibilidad. El Estado tomará las medidas necesarias para garantizar que el mercado en el sector de transporte terrestre individual de pasajeros sea flexible y adaptable a nuevas tecnologías, modalidades de negocio y demás innovaciones que surjan. Por lo anterior, deberán establecerse lineamientos que permitan desarrollar, fortalecer, posicionar, proteger y acompañar a los actores que hagan parte de la modernización del sector del transporte</p>		<p>Artículo 9. Fondo para el mejoramiento del servicio de transporte individual. En los Municipios, Distritos o Áreas Metropolitanas donde se implementen los “VEPT” se deben crear fondos para la infraestructura del sector de taxis y el mercadeo y publicidad sobre los servicios ofrecidos a los usuarios. Se financiarán con el 10% del valor de los servicios de transporte prestados a través de plataformas tecnológicas y será de destinación específica para el desarrollo de infraestructura, mercadeo y publicidad</p>	<p>Artículo 9. Obligaciones de las OPIM. Las OPIM están obligadas a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Las OPIM deberán constituir en Colombia una persona jurídica o una sucursal de sociedad extranjera, y esta será la persona jurídica responsable de todas las obligaciones y derechos conferidos por la presente Ley.</li> <li>2. Dicha persona jurídica colombiana o sucursal</li> </ol>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>tecnológicas. Para otorgar el respectivo permiso, la autoridad deberá validar el pago de los derechos de permiso que se causen, conforme a la tarifa que para el efecto fije el Concejo Distrital, Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana, según corresponda. No podrá otorgarse el derecho de permiso sin la asignación de la capacidad transportadora a que se refiere el artículo 13 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo Primero. El permiso otorgado lleva implícito la autorización para la prestación del servicio público de transporte únicamente en la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo Segundo. La solicitud del permiso se realizará por una única vez por parte de un operador</p>	<p>terrestre individual de pasajeros.</p>		<p>y demás requerimientos necesarios para las actividades del sector del taxismo, tales como: zonas de estacionamiento en vía o fuera de ella para el abordaje o dejada de pasajeros, zonas amarillas o de descanso con infraestructura para los conductores como baños, duchas, lavamanos, salones de capacitación, entre otros.</p> <p>El dinero con destino al fondo para la infraestructura del sector de taxis será recaudado por las empresas de taxis y el Operador de Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte Público.</p> <p>Parágrafo 1. Las autoridades locales reglamentarán la conformación de los fondos descritos en el presente artículo, así como su organización, funcionamiento y adscripción. En todo caso el Fondo tendrá una junta directiva conformada por dos delegados de las</p>	<p>colombiana de las OPIM será quien, para efectos legales y tributarios, presta la intermediación del Servicio, y por lo tanto, es quien deberá recibir el pago de las tarifas que hagan los pasajeros, transacción que se efectuará para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente. Las OPIM serán responsables por el impuesto de renta y demás impuestos que resulten aplicables de acuerdo con la legislación tributaria vigente, así como serán responsables por la emisión de la respectiva factura al Usuario Pasajero.</p> <p>3. Cuando una PIM sea nueva en el</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>de la plataforma tecnológica y se le concederá la autorización para la prestación del servicio en la jurisdicción, sin que ello implique exclusividad con el operador de la plataforma tecnológica que hubiera gestionado la solicitud. Parágrafo Tercero. El permiso para la prestación del servicio concedido a la persona natural legalmente constituida como empresa, es personal e intransferible a cualquier título. Parágrafo Cuarto. Constituida legalmente un área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitano. En consecuencia, las autoridades municipales o distritales no podrán habilitar empresas en esta categoría de servicio con jurisdicción municipal</p>			<p>Alcaldías, Distrito o Áreas Metropolitanas, dos delegados por parte de las empresas de Transporte Individual, un delegado de los conductores de las VEPT, un delegado de los conductores de taxis y un delegado de los propietarios de los vehículos tipo taxi. El Fondo tendrá un gerente, elegido por la junta directiva, que actuará como representante legal del mismo.</p>	<p>mercado colombiano, deberá estar inscrita en el RUNSPTI máximo a los tres (3) meses siguientes de encontrarse efectivamente facilitando la prestación de Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales de manera permanente en parte o todo el territorio nacional y estar disponible para que Usuarios PIM se vinculen a ellas. 4. Contar con un sistema de calidad dentro de la PIM, por medio del cual el Usuario Pasajero puede calificar el Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, y mediante el cual se pueda dar cumplimiento,</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>o distrital. Parágrafo Quinto. La autoridad competente dispondrá de hasta noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de permiso para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre ésta. El permiso se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. Dentro del referido término habrá de notificarse la decisión al interesado.</p>				<p>vigilancia y sanción a las normas de calidad que resulten aplicables al Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales.</p> <p>5. Inscribir en el RUNSPTI a los Usuario Conductores, y a los Vehículos que se vinculen a la PIM, siempre que no se encuentren previamente registrados. En caso de que el Usuario Conductor o el Vehículo ya se encuentre registrado, el OPIM estará obligado a actualizar el RUNSPTI.</p> <p>6. Proporcionar documentación suficiente que evidencie el registro de Usuario Conductores y Vehículos cuando así se solicite.</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				<p>7. Actualizar el RUNSPTI cuando el Usuario Conductor y/o el Vehículo dejen de operar a través de la PIM.</p> <p>8. Las OPIM deberán disponer de al menos una sede física en territorio colombiano, así como mecanismos de atención de PQRs tanto de los pasajeros como de los usuarios Conductores para atender dichas PQRs en plazos razonables y de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>9. Cada OPIM deberá disponer de mecanismos de participación y representación, para que de forma colectiva, los Usuarios Conductores puedan participar en las discusiones sobre modificaciones a los términos y condiciones de vinculación y de</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Artículo 10. Requisitos del permiso. El operador de la plataforma tecnológica, deberá presentar ante la autoridad de transporte competente de la jurisdicción donde se prestará el servicio, la solicitud de permiso suscrito por la persona natural legalmente constituida como empresa, indicando el número de cédula, número de identificación tributaria - NIT, el nombre y número de su matrícula mercantil como comerciante persona natural y la dirección de su domicilio principal. Tal solicitud, deberá ser acompañada de los siguientes documentos: a) Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición</p>	<p>Artículo 10. Principio de sustentabilidad. El Estado deberá tomar medidas que permitan el acceso de transportes sustentables al mercado del transporte terrestre individual de pasajeros a nivel nacional. Estas disposiciones deberán conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y al bienestar social sin agotar la base de los recursos naturales renovables que el transporte sostenible utiliza, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para satisfacer sus necesidades.</p>		<p>Artículo 10. Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos. El Ministerio de Transporte implementará un Sistema de Información y Registro de empresas prestadoras de servicios de intermediación mediante plataformas tecnológicas, propietarios y conductores y de Vehículos que será actualizado por las autoridades Municipales, Distritales y Áreas Metropolitanas de transporte competentes en su jurisdicción. El Registro permitirá, en línea y en tiempo real, registrar e identificar plenamente a las empresas habilitadas, las plataformas tecnológicas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, los propietarios, los conductores y los vehículos que presten servicio público de transporte terrestre</p>	<p>servicio.</p> <p>Artículo 10. Relación de las OPIM con Usuarios Conductores: Cada OPIM podrá disponer de las formas contractuales que considere pertinentes, siempre y cuando sean legales, típicas o atípicas, en la legislación colombiana para la vinculación de Usuarios Conductores. En particular, deberán adoptar todos los derechos y deberes que se otorguen en la legislación colombiana a las personas que presten sus servicios mediante la utilización de plataformas digitales, y tratándose de Usuarios Conductores que presten el Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>no menor a treinta (30) días.</p> <p>b) Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.</p> <p>c) Licencia de tránsito del vehículo, emitida por la autoridad competente.</p> <p>d) Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.</p> <p>e) Los demás que establezca el Gobierno Nacional.</p>			<p>automotor individual de pasajeros que operen legalmente en su jurisdicción.</p>	<p>Intermediado por Plataformas Digitales deberá adoptar adicionalmente las siguientes condiciones especiales:</p> <p>10.1 Costos y descuentos de las OPIM a los Usuarios Conductores. Las OPIM deberán informar de forma permanente, clara, pública y disponible los porcentajes de intermediación, o tarifa de servicio que cobren a los Usuarios Conductores. Las OPIM no podrán efectuar ningún tipo de cobro, retención o descuento de ninguna clase que no hayan informado previamente y de forma clara a los Usuarios Conductores.</p> <p>10.2 Participación en modificación de tarifas y porcentajes: Cada OPIM deberá</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				<p>disponer de mecanismos de participación y representación, para que de forma colectiva, los Usuarios Conductores puedan participar en las discusiones sobre modificaciones a los términos y condiciones de vinculación y de servicio. Como mínimo, deberán garantizar la contratación de un profesional del derecho, que represente las posiciones de los Usuarios Conductores. Igualmente, esta persona estará facultada para actuar como veedora en los procesos disciplinarios o de índole similar, que se lleve a cabo por parte de las OPIM y que resulten en sanciones de cualquier tipo contra los Usuarios Conductores, garantizando el</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				derecho a la defensa y debido proceso, aun cuando dichos procesos resulten aplicados de forma automática por parte de un algoritmo. Como parte de su política social empresarial, las OPIM podrán contribuir a los procesos de organización y representación de los Usuarios Conductores.	
Artículo 11. Vigencia del permiso. El permiso a la persona natural legalmente constituida como empresa para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, será otorgado por un término de un (1) año, siempre que subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento. Vencido este plazo,	Artículo 11. Principio de digitalización. El Estado facilitará y apoyará al sector de transporte individual de pasajeros en su propia búsqueda hacia la digitalización por medio de políticas flexibles e incentivos que apoyen tal transformación digital.		Artículo. 11. Eficiencia y tecnificación de los conductores del servicio de transporte público individual. Formación y capacitación. Toda persona que pretenda conducir un vehículo tipo VEPT o tipo taxi para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros deberá asistir a las capacitaciones y jornadas de formación que se ofrezcan a través del SENA o de Instituciones de Educación Superior, autorizadas por los ministerios de	Artículo 11. Modernización de la reglamentación del servicio de Servicio público de transporte individual: El Ministerio de Transporte, dentro de un plazo de seis (6) meses calendario siguiente a la promulgación de la presente Ley, deberá presentar al Congreso de la República, un proyecto de ley cuyo objeto sea la actualización integral de la reglamentación del servicio	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>se deberá solicitar y obtener un nuevo permiso.</p> <p>Parágrafo Primero. El permiso para operar será de dos (2) años siempre y cuando el vehículo registrado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, sea de tecnología de bajas o cero emisiones, o híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado. El Gobierno Nacional reglamentará los requisitos técnicos, elementos, condiciones, y estándares que deben cumplir los vehículos para estos fines. Parágrafo Segundo. La Superintendencia de Transporte podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar el cumplimiento de las condiciones que dieron lugar a la expedición del permiso.</p>			<p>educación y transporte, en programas técnicos de formación para el desarrollo de competencias laborales para conductores de servicio público de pasajeros, que les permita obtener un título habilitante mediante certificación de asistencia y aprobación, expedido por parte del SENA o de las Instituciones de Educación Superior, debidamente certificadas para dictar las capacitaciones.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el SENA y el Ministerio de Educación Nacional, junto con los gremios que representan el servicio de transporte individual de pasajeros, diseñará y desarrollará un sistema de formación basado en competencias laborales para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, con el fin de promover que este servicio se brinde con</p>	<p>público de transporte individual mediante vehículo taxi, que permita, entre otras, avanzar en la profesionalización del servicio, la reducción de requisitos y trámites que resulten ineficientes, así como la plena adopción de la tecnología en la prestación del servicio.</p> <p>Dicha reglamentación deberá contener como mínimo:</p> <p>11.1. Un mecanismo de desmonte gradual de las reglamentaciones que permitieron la cesión, transferencia o negociación de permisos de funcionamiento, tarjetas de operación, derechos de reposición, o el permiso similar o equivalente de acuerdo con las</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			<p>los mejores estándares de calidad, bienestar y seguridad para los pasajeros y terceros.</p>	<p>normas municipales o distritales que resulten vigentes.</p> <p>11.2. Un mecanismo de compensación que permita compensar gradual y proporcionalmente a las personas de buena fe que hayan obtenido mediante cesión, transferencia o negociación, algún tipo de permiso de funcionamiento, tarjeta de operación, derecho de reposición o permiso similar o equivalente de acuerdo con las normas municipales o distritales. La compensación se deberá efectuar con cargo al Fondo de Compensación de que trata el artículo 12 de la presente Ley.</p> <p>11.3. Un mecanismo que permita la implementación de metodologías</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				dinámicas para la fijación de tarifas para el servicio individual tipo taxi, basadas en las variaciones de oferta y demanda del servicio, siempre y cuando se empleen mecanismos tecnológicos y aplicaciones móviles para dicho fin. Se podrá permitir que en periodos de alta demanda, la tarifa alcance un máximo del doble de la tarifa fijada como tarifa básica, de acuerdo con las competencias de las autoridades municipales y distritales.	
Artículo 12. Fijación y pago de derechos de permiso. La persona natural constituida legalmente como empresa para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas o el	Artículo 12. Principio de progresividad. El Estado velará por el desarrollo continuo, sistemático e inteligente del sector de transporte terrestre individual de pasajeros. Para ello, adoptará medidas que busquen la prestación de un mejor servicio cuyo costo sea razonable, sea fácilmente accesible a		Artículo 12. Obligatoriedad de la certificación en competencias laborales. Quienes quieran ingresar como conductores de vehículos VEPT deberán contar con la licencia de conducción para vehículos de servicio público en la categoría C1 o C2, y con la certificación en competencias	Artículo 12. Fondo de Compensación y contribuciones a cargo de las OPIM. Las OPIM deberán hacer una contribución correspondiente al 2% sobre el valor facturado por cada Servicio Público de Transporte Individual en	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>operador de la plataforma tecnológica a favor de la persona natural constituida legalmente como empresa, deberá pagar a la autoridad de transporte competente que otorga el permiso, los derechos de permiso que se causen, conforme con la tarifa que para el efecto fije el Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana, según corresponda.</p> <p>Parágrafo Primero. El Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana deberá fijar la tarifa correspondiente, al tiempo deberán fijar el método y el sistema para determinar la misma, de conformidad con el artículo 338 de la Constitución Política de Colombia. La tarifa a establecer deberá basarse en estudios técnicos y económicos que la respalden, los cuales deberán actualizarse cuando menos cada cuatro (4) años.</p>	<p>todas las personas, efectivo, seguro y eficiente. Tales medidas deberán ser afines a los principios enunciados en los artículos 9, 10 y 11.</p>		<p>laborales para conductores del servicio de transporte individual de pasajeros, en los términos de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. Los conductores que a la entrada en vigencia de la presente Ley cuenten con licencia de conducción para servicio público vigente, tendrán un plazo de un (1) año para cumplir y acreditar que cuentan con el certificado o título habilitante en competencias laborales referido en el presente artículo.</p>	<p>vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales. Esta contribución financiará un Fondo de Compensación del servicio de transporte público individual, que estará a cargo del Ministerio de Transporte, y que se deberá utilizar para financiar programas de desmonte gradual de las reglamentaciones distritales y municipales de las que trata el artículo anterior, en las jurisdicciones correspondientes al lugar donde se genere el viaje y la contribución respectiva. Una vez cumplida esta destinación, los recursos del Fondo serán destinados de forma proporcional al mantenimiento de la malla vial de cada ciudad o municipio donde se haya prestado</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Parágrafo Segundo. El pago de los derechos de permiso que realice la persona natural constituida legalmente como empresa o el operador de la plataforma a favor de la persona natural legalmente constituida como empresa, le permitirá la prestación del servicio mediante la intermediación de todas las plataformas que se encuentren debidamente registradas, con independencia de la operadora de la plataforma que solicitó el registro. Este pago de derechos será personal e intransferible.</p>				<p>el servicio respectivo. El Ministerio de Transporte reglamentará lo dispuesto en el presente artículo, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.</p>	
<p>Artículo 13. Capacidad transportadora. La autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción fijará la capacidad transportadora que considere necesaria para la categoría del servicio público de transporte terrestre</p>	<p>Artículo 13. Información estadística general o datos masivos. La estadística e información general, dato masivo y no personal, no individualizable asociado a la prestación del servicio de las PAIT o PCIT podrá ser compartida de manera gratuita para fines de</p>		<p>Artículo 13. Características mínimas de las Plataformas Tecnológicas. Para los efectos del apoyo logístico en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros y de los VEPT, las plataformas tecnológicas deberán</p>	<p>Artículo 13. Autoridades Competentes de Inspección, Vigilancia y Control: Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. En cualquier caso, la capacidad transportadora asignada a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas será personal e intransferible. La determinación de la capacidad a que se refiere el presente artículo deberá responder a un estudio técnico, el cual deberá actualizarse cuando menos cada cuatro (4) años.</p>	<p>planeación, movilidad inteligente, flujo de tráfico y formulación de políticas públicas de transporte, los usuarios y consumidores de la PAIT o PCIT deberán estar debidamente informados y manifestar su consentimiento expreso; por tal motivo, las PAIT o PCIT deberán contar con dicha autorización. Las PAIT o PCIT deberán suministrar al Ministerio de Transporte en tiempo real y de manera veraz únicamente la información estadística y dato masivo de manera general no identificable e individualizable con el usuario, así el dato este como anónimo no estará relacionado en ningún caso con el usuario, y garantizará el derecho de libre movilidad de cada persona y sus datos personales los cuales en ningún caso podrán ser usados de manera particular y comercial. Las PAIT o PCIT deberán implementar dentro de sus políticas la protección de datos personales y en todo</p>		<p>cumplir con las siguientes características mínimas y las que se establezcan en la regulación que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Facilitar la gestión logística para que el acceso al servicio por parte del usuario se realice en términos de seguridad, eficiencia y eficacia.</li> <li>2. Permitir al usuario conocer de forma anticipada la información relacionada con la tarifa y la liquidación del costo del servicio. En consecuencia, las plataformas tecnológicas deberán disponer de las funcionalidades requeridas para el correcto cálculo de la tarifa y de la liquidación del costo del servicio. Este módulo tarifario, será parte del conjunto de elementos tecnológicos que la componen y deberá</li> </ol>	<p>conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la vigilancia y control del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, según resulte aplicable de acuerdo con las normas vigentes, así como las normas que le modifiquen o sustituyan, en especial, las normas que el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte emita para la reglamentación de lo dispuesto en la presente Ley.</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>caso, el tratamiento de los datos suministrados estará regulado por el Régimen de Protección de Datos Personales, además de las reglas especiales que se dispongan. El procesamiento de datos generales no personales ni individualizables con el usuario lo deberá realizar PAIT o PCIT y no la entidad Estatal.</p>		<p>ser certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.</p> <p>3. Proporcionar, previo al inicio del servicio, y en doble vía, información precisa y oportuna sobre la identidad del conductor y tarjeta de control que lo autoriza; características e identificación del vehículo y la tarjeta de operación que lo autoriza, así como sobre la identidad del solicitante del servicio, y el recorrido previsto.</p> <p>4. Asegurar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción, de tal forma que garanticen que interrelacionan al usuario únicamente con conductores que poseen tarjeta de control, que tengan vigente su afiliación al sistema de seguridad social y que conducen vehículos autorizados con tarjeta de operación vigente; es decir legalmente</p>		

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			<p>autorizados por la autoridad de transporte competente, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta ley. Meter en este artículo que entreguen toda la información a los alcaldes. Y que garanticen que tienen un filtro y mantienen actualizado el registro para cumplir con lo dispuesto en esta ley.</p> <p>5. Los conductores de vehículos autorizados por autoridad competente para prestar el servicio público individual de pasajeros podrán elegir libremente y hacer uso de una o varias plataformas tecnológicas legalmente habilitadas.</p> <p>6. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentará las condiciones para la operación y autorización de plataformas</p>		

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			<p>tecnológicas que permitan la interrelación del usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, con los conductores y vehículos que ostenten la autorización de la autoridad territorial para prestarlo.</p> <p>7. El recaudo del valor de los servicios de transporte deberá efectuarse en efectivo o a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia de Financiera de Colombia.</p> <p>Parágrafo. Todo operador de plataforma tecnológica que opere en este sector, sin perjuicio del cumplimiento de las características</p>		

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			enumeradas en el presente artículo, deberá constituirse como empresa de transporte y estar debidamente habilitada en la modalidad de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, o en su defecto podrá realizar convenios con empresas que ya se encuentren habilitadas en dicha modalidad.		
<p>Artículo 14. Condiciones de operación. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas se prestará teniendo en cuenta las siguientes condiciones de operación:</p> <p>a) En la jurisdicción del radio de acción autorizado.</p> <p>b) Bajo la responsabilidad de una empresa habilitada por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el</p>	<p>Artículo 14. Principio general de protección de datos personales y prohibición de su identificación, uso o publicación personal. Se prohíbe el uso, publicación o suministro de información personal, particular y cruce de la misma con la identificación del usuario y toda información privada recolectada y asociada a la prestación del servicio de las PAIT o PCIT la cual no podrá ser alterada, intercambiada o que pretenda identificar individualmente a los usuarios; así mismo, las PAIT o PCIT no podrán suministrar dicha información con</p>		<p>Artículo 14. Información proporcionada a pasajeros. Los pasajeros, que soliciten su servicio a través de la plataforma tecnológica, recibirán como garantía de seguridad: la placa, la marca, el color y el modelo del vehículo, adicionalmente recibirán el nombre y apellido, la fotografía y el puntaje o calificación que hacen los pasajeros del conductor, entre otros factores de identificación que cada plataforma considere necesario.</p>	<p>Artículo 14. Multas. Créese los numerales B.24, B.25 y B.26 en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 así:</p> <p><i>“Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: (...) B.24. Prestar el Servicio Público de Transporte Individual en</i></p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>c) Con máximo un (1) vehículo de servicio particular previamente autorizado por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, para operar bajo la responsabilidad de la empresa habilitada en esta categoría de servicio que solicitó su registro y autorización.</p> <p>d) Bajo un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, entre la empresa habilitada para esta categoría de servicio público de transporte y el usuario que solicita el servicio a través de la plataforma tecnológica, donde la empresa se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este</p>	<p>finas particulares.</p> <p>Parágrafo. Dentro de la información que las PAIT o PCIT, no podrán suministrar se encuentran el nombre, número de identificación personal, datos biométricos, información financiera, imagen, circulación y movilidad particular de un usuario, información personal relacionada o cruzada con el dato masivo, dato anónimo pero relacionado directamente con un usuario y todos los demás prohibidos por la ley. La información suministrada al Ministerio de Transporte deberá circunscribirse a la estadística general y no personal de que trata este artículo y conforme con la ley 1581 de 2012 y el artículo 189 de la Constitución Política.</p>			<p><i>vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales sin cumplir el lleno de los requisitos de inscripción, actualización o renovación del Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado (RUNSPTI).</i></p> <p><i>B.25. Prestar el Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales suplantando o alterando la información de una persona inscrita en el RUNSPTI.</i></p> <p><i>B.26 Al prestar un Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, recoger usuarios en la vía pública sin que previamente se haya concertado un viaje mediante una Plataforma de</i></p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.</p> <p>e) El acceso al servicio sólo puede darse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica, a través de la cual deberá realizar la solicitud del mismo cada vez que lo requiera.</p> <p>f) Los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio no podrán recoger los pasajeros directamente en la vía pública, sin que con anterioridad el usuario haya solicitado el servicio a través de plataforma tecnológica.</p> <p>g) El pago del servicio por parte del usuario sólo podrá hacerse por medios electrónicos a través de la plataforma.</p> <p>h) La plataforma tecnológica usada para la intermediación de la prestación del</p>				<p><i>Intermediación para la Movilidad. (...)</i></p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>servicio deberá estar debidamente registrada en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte.</p> <p>i) La plataforma, el conductor y la empresa habilitada guardarán estricta confidencialidad de los datos personales del usuario.</p> <p>Parágrafo transitorio. El pago del servicio por medios electrónicos a través de plataforma de que trata el literal g) del presente artículo, entrará en vigencia a los doce (12) meses siguientes a la publicación de la presente Ley.</p>					
Artículo 15.	Artículo 15.		Artículo 15. Sanciones.	Artículo 15.	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Vehículos. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con vehículo matriculado para el servicio particular, con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT vigente, y un máximo de siete (7) años de antigüedad contados a partir de la fecha de su matrícula, al que la autoridad de transporte competente de la jurisdicción registra y concede autorización en calidad de vehículo particular a ser usado en esta categoría de servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de la empresa quien recibe el permiso para operar. Parágrafo Primero. Cada empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en</p>	<p>Reglamentación. El Ministerio de Transporte deberá expedir en un término no mayor de seis (6) meses un reglamento para la protección de datos personales y manejo de estadísticas generales y dato masivo no individualizable con el fin de garantizar los derechos a la libre movilidad y circulación como intimidad de los usuarios la cual garantice el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en la ley 1581 de 2012 y el artículo 189 de la Constitución Política.</p>		<p>Las disposiciones de la presente ley se aplicarán por las autoridades competentes a todos los Operadores de Plataforma Tecnológica para la Intermediación en el servicio de Transporte Público o plataformas tecnológicas, a los propietarios y conductores que presten servicio público de transporte de pasajeros en vehículos particulares, así mismo a los conductores y propietarios de vehículos tipo taxis que infrinjan las disposiciones en materia de tránsito y transportes así:</p> <p>1. A los propietarios o conductores de vehículos particulares por prestar servicio público de transporte de pasajeros en vehículos particulares o de prestación de servicios no autorizados, bien sea mediante plataformas tecnológicas o abordados en la vía se impondrá una multa equivalente a cincuenta (50) salarios Mínimos Mensuales</p>	<p>Limitación al Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales: Para los municipios y ciudades que constituyan áreas metropolitanas, podrán adoptar normas de acuerdo con sus competencias constitucionales y legales, para controlar la cantidad de vehículos que presten de forma simultánea el Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales, siempre y cuando los mecanismos para determinar la cantidad y la identidad de los vehículos permitidos se base en la implementación de mecanismos aleatorios basados en tecnología,</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, contará con un (1) solo vehículo registrado y autorizado, que deberá ser de propiedad o bajo la modalidad de arrendamiento financiero a nombre de la persona natural que constituye la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo Segundo. Mientras el vehículo particular esté autorizado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, estará sometido a la periodicidad y condiciones de la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes</p>			<p>Vigentes Legales "SMMLV".</p> <p>2. Los conductores de VEPT que se nieguen a prestar un servicio de transporte una vez sea aceptado por plataformas tecnológicas sin causa justificada serán sancionados con tres (3) SMMLV y en caso de reincidencia dentro del lapso de un año se cancelará la posibilidad de prestar servicio público.</p> <p>3. Los Operadores de Plataformas Tecnológicas para la Intermediación en el servicio de Transporte Público o empresas de tecnología dueñas de plataformas tecnológicas que alteren las tarifas según los diferentes niveles de servicio o presten el servicio con tarifas inferiores a los taxis básicos serán multadas con 700 SMMLV y en caso de reincidencia dentro del lapso de un año se cancelará la habilitación de la plataforma tecnológica y la Superintendencia de Puertos y Transporte oficiará a los operadores de</p>	<p>garantizando accesibilidad, gratuidad y aleatoriedad, y en ningún momento, se podrán adoptar mecanismos de asignación permanente o temporal de permisos, licencias o cupos, ni mecanismos que resulten adjudicables de forma discrecional por funcionarios de cualquier tipo. Los mecanismos que para este fin se establezcan, deberán basar sus criterios de adopción y selección en variables de congestión vehicular, indicadores de contaminación ambiental, entre otras variables de movilidad y necesidades que sean priorizadas por las autoridades municipales y distritales, atendiendo al bienestar general de los habitantes del respectivo</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>establecida para los vehículos de servicio público en los artículos 51 y 52 de la Ley 769 de 2001, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan. Parágrafo Tercero. Los vehículos deberán estar debidamente identificados durante la prestación del servicio, conforme a la reglamentación que para el efecto expida la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción. Parágrafo Cuarto. El Gobierno Nacional reglamentará el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT que deben adquirir quienes presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular.</p>			<p>telefonía celular o proveedores similares de transmisión de datos, tiendas digitales de alojamiento de las plataformas tecnológicas, para que suspendan la transmisión y operación de dicha plataforma tecnológica de forma inmediata sin importar que la plataforma tecnológica tenga otra clase de servicios diferentes al de transporte</p> <p>4. Los propietarios de VEPT que no dispongan de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual para la operación del vehículo tendrán una multa de quince (15) SMMLV.</p> <p>5. Los conductores de VEPT que presten el servicio sin el título habilitante o debidamente renovado en competencia laborales de que trata la presente ley, después de tres años contados a partir de la promulgación de la misma, serán sancionados con tres (3) SMMLV. Y suspensión inmediata</p>	<p>municipio o área metropolitana.</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			<p>de la licencia hasta tanto subsane la falta.</p> <p>6. Los Operadores de Plataformas Tecnológicas para la Intermediación en el servicio de Transporte Público o empresas de tecnología dueñas de plataformas tecnológicas que no recauden o paguen a los fondos de que habla la presente ley serán sancionadas con diez mil (10.000) SMMLV y en caso de reincidencia dentro del año siguiente, la Superintendencia de Transporte de oficio procederá a la intervención y control con fines de liquidación y cancelación de toda actividad de la empresa propietaria y operadora de la plataforma tecnológica.</p> <p>7. Los conductores y propietarios que incumplan las disposiciones establecidas en la presente ley serán sancionados con una multa de tres (3) SMMLV.</p> <p>Parágrafo 1. Las sanciones aquí establecidas son complementarias a las</p>		

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
			<p>que fija el Código Nacional de Tránsito Terrestre - ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo 2. Las autoridades de tránsito competentes podrán establecer un sistema de recompensas o incentivos para los ciudadanos que informen sobre incumplimientos a lo dispuesto en la presente ley y que lleve a la aplicación de las sanciones contenidas en el presente artículo.</p>		
<p>Artículo 16. Especificaciones de los vehículos. Los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, deberán cumplir con los reglamentos técnicos y medidas en materia de seguridad activa y pasiva que para el uso de vehículos automotores relacionados con la materia. Parágrafo.</p>	<p>Artículo 16. Prohibición de cláusulas abusivas. En interés de los consumidores y de la libre competencia, la Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar que existan medios adecuados y eficaces para que cese el uso de cláusulas abusivas en los contratos surgidos entre los usuarios y los operadores de PAIT o PCIT.</p>		<p>Artículo 16. Plataformas tecnológicas habilitadas. Las Empresas de Transporte habilitadas por el ministerio de Transporte, que se sirvan de plataformas tecnológicas, contarán con seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley, para realizar los ajustes necesarios con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Artículo 16. Incompatibilidad con otras actividades o formas contractuales: Aquellos operadores de plataformas tecnológicas, que sin importar su denominación, resulten equivalentes a la definición de OPIM, y que permitan, intermedien o posibiliten, directa o indirectamente, cualquier tipo de servicio o contrato, típico o atípico mediante</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>El Ministerio de Transporte podrá establecer nuevas especificaciones o categorías de vehículos obedeciendo a los desarrollos tecnológicos, de seguridad y comodidad de la industria automotriz y demás que considere para garantizar los principios generales del transporte público.</p>				<p>una plataforma digital, cuya prestación final y objetivo sea el desplazamiento de una persona u objeto entre dos puntos físicos en un vehículo particular, utilizando plataformas o aplicaciones digitales de cualquier tipo para unir la oferta y la demanda de dicho servicio, estarán en la obligación de dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente norma, y por lo tanto, deberán ajustar su operación, servicio, oferta, publicidad, plataforma o aplicación digital, y sus términos y condiciones a lo dispuesto en la presente Ley. Cualquier conducta, esquema empresarial, tecnológico, contractual típico o atípico, que se emplee con el objetivo de evadir</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
				la aplicación de la presente Ley, podrá ser sancionado por las autoridades competentes y de acuerdo a las normas vigentes, como incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, y a la prestación de un servicio sin el lleno de requisitos legales.	
Artículo 17. Autorización. La autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones, requisitos y especificaciones del vehículo, para conceder la respectiva autorización, previa solicitud del operador de la plataforma tecnológica a requerimiento de la empresa registrada y deberá proceder a su registro.	Artículo 17. Cláusulas abusivas. Se entenderán como cláusulas abusivas aquellas cláusulas contractuales que no se hayan negociado individualmente si, pese a las exigencias de la buena fe, causan en detrimento del consumidor un desequilibrio importante entre los derechos y obligaciones de las partes que se derivan del contrato.		Artículo 17. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 17. Periodo de transición. Las OPIM, PIM, Usuarios Conductores y Vehículos dispondrán de un periodo de transición correspondiente a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación respectiva expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley.	
Artículo 18. Conductores. El servicio público de transporte terrestre	Artículo 18. Criterios mínimos para determinar si una cláusula es abusiva. El			Artículo 18. Vigencia y Derogatorias. La presente Ley rige	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con conductores que cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>a) Personas naturales mayores de edad, que cuenten con licencia de conducción vigente de la categoría de servicio público correspondiente a la reglamentaria para la conducción de vehículo automotor tipo automóvil, campero y camioneta de servicio público.</p> <p>b) Certificado en formación o en competencias laborales de conformidad con el reglamento para el efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>c) Contar con los siguientes documentos:</p> <p>i. Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural</p>	<p>carácter abusivo de una cláusula contractual se apreciará teniendo en cuenta la naturaleza de los bienes o servicios que sean objeto del contrato y considerando, en el momento de la celebración de este, todas las circunstancias que concurren en su celebración, así como todas las demás cláusulas del contrato, o de otros contratos de los que dependa. Igualmente, la apreciación del carácter abusivo de las cláusulas no se referirá a la definición del objeto principal del contrato ni a la adecuación entre precio y retribución, por una parte, ni a los servicios o bienes que hayan de proporcionarse como contrapartida, por otra, siempre que dichas cláusulas se redacten de manera clara y comprensible.</p>			<p>a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.</p> <p>ii. Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.</p> <p>iii. Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.</p> <p>iv. Constancia de afiliación al sistema general de seguridad social, de conformidad con lo establecido en las respectivas normas que regulen la materia.</p> <p>Parágrafo Primero. Para los efectos del servicio, el conductor actuará bajo la responsabilidad de la</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>empresa que obtuvo el permiso.  Parágrafo Segundo. El vehículo autorizado y registrado podrá ser conducido por diferentes conductores para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas, siempre que cada uno de los conductores esté debidamente autorizado por la autoridad de transporte competente en su respectiva jurisdicción y registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. El operador de la plataforma tecnológica controlará que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas.</p>					
<p>Artículo 19. Autorización. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción</p>	<p>Artículo 19. Cláusulas que se presumen abusivas. Además de lo contemplado en otras disposiciones que versen sobre la</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones de los conductores, para conceder la respectiva autorización y proceder a su registro.</p>	<p>misma materia, se entenderán como abusivas, y dará lugar a las sanciones que prevea la Superintendencia de Industria y Comercio, las cláusulas que tengan por objeto o como efecto:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Excluir o limitar la responsabilidad legal de la PAIT o PCIT en caso de muerte o daños físicos del consumidor, debidos a una acción u omisión de la misma;</li> <li>2. Excluir o limitar de forma inadecuada los derechos legales del consumidor con respecto de la PAIT o PCIT en caso de incumplimiento total o parcial, o de cumplimiento defectuoso de cualquiera de las obligaciones contractuales del operador o el usuario conductor;</li> <li>3. Prever una obligación de resultado para el consumidor mientras que la ejecución de las prestaciones de la PAIT o PCIT está supeditada a una</li> </ol>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>condición cuya realización depende únicamente de su voluntad;</p> <p>4. Permitir que la PAIT o PCIT retenga las cantidades abonadas por el consumidor, si éste renuncia a la celebración o la ejecución del contrato, sin disponer que el consumidor tiene derecho a percibir de la PAIT o PCIT una indemnización por una cantidad equivalente cuando sea éste el que renuncie;</p> <p>5. Imponer al consumidor que no cumpla sus obligaciones una indemnización desproporcionadamente alta;</p> <p>6. Autorizar a la PAIT o PCIT a rescindir el contrato discrecionalmente, si al consumidor no se le reconoce la misma facultad, o permitir que el profesional se quede con las cantidades abonadas en concepto de prestaciones aún no efectuadas si es el propio profesional quien rescinde el contrato;</p> <p>7. Autorizar al</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>conductor a poner fin a un servicio de transporte, sin notificación previa con antelación razonable, salvo por motivos graves o urgentes previamente definidos e informados;</p> <p>8. Estipular que el precio del servicio se determine finalizada su prestación o varíe durante su prestación por criterios distintos a los informados al consumidor cuando éste toma el servicio;</p> <p>9. Conceder a la PAIT o PCIT el derecho a determinar si la cosa entregada o el servicio prestado se ajusta a lo estipulado en el contrato, o conferir el derecho exclusivo a interpretar cualquiera de las cláusulas del contrato;</p> <p>10. Obligar al consumidor a cumplir con todas sus obligaciones aun cuando la PAIT o PCIT no hubiera cumplido con las suyas;</p> <p>11. Suprimir u obstaculizar el ejercicio de acciones judiciales o de recursos por parte del consumidor, en particular, obligándole a dirigirse</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>exclusivamente a una jurisdicción de arbitraje no cubierta por las disposiciones jurídicas, limitándose indebidamente los medios de prueba a su disposición o imponiéndose una carga de la prueba que, conforme a la legislación aplicable, debería corresponder a otra parte contratante.</p> <p>Parágrafo 1: La Superintendencia de Industria y Comercio establecerá el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción de las disposiciones nacionales adoptadas en la presente ley. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.</p> <p>Parágrafo 2: La Superintendencia de Industria y Comercio garantizará que se tengan en cuenta debidamente los siguientes criterios no exhaustivos e indicativos para la imposición de sanciones, cuando proceda:</p> <p>1. La naturaleza, gravedad, escala y duración de la</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>infracción</p> <p>2. Las acciones emprendidas por el comerciante para mitigar o corregir los daños y perjuicios sufridos por los consumidores</p> <p>3. Toda infracción anterior del comerciante</p> <p>4. Los beneficios económicos obtenidos o las pérdidas evitadas por el comerciante debido a la infracción; si los datos pertinentes están disponibles</p> <p>5. Cualquier otro factor agravante o atenuante aplicable a las circunstancias del caso.</p>				
<p>Artículo 20. Registro. Las autoridades de transporte competentes, deberán registrar las empresas y a los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Parágrafo</p>	<p>Artículo 20. Presunción del servicio permanente. Todo conductor vinculado a una PAIT para la prestación del servicio de transporte (TIPA), será considerado por la ley prestador del servicio de transporte terrestre individual de pasajeros de manera permanente y deberá regirse por la presente ley sin importar la frecuencia con la que se dedique a dicha actividad.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Primero. El Ministerio de Transporte reglamentará las características, el montaje, la operación y actualización de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Parágrafo Segundo. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo tecnológico necesario que permita a las autoridades competentes realizar el registro de que trata la presente Ley, entre tanto, las autoridades competentes habrán de efectuar un registro propio.</p>					
<p>Artículo 21. Registro de Empresas. La autoridad de transporte competente deberá realizar el registro de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas</p>	<p>Artículo 21. Modificación del artículo 5° de la Ley 336 de 1996. Modifíquese el inciso segundo del artículo 5° de la Ley 336 de 1996 el cual quedará así: "El servicio privado de transporte, es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Transito - RUNT.	o cosas, dentro del ámbito de las actividades, exclusivas o comerciales, permanentes y/o transitorias, de las personas naturales y/o jurídicas y sin que ello exija la vinculación a una empresa de transporte”.				
<p>Artículo 22. Registro del Vehículo. Una vez registrada la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador de la plataforma a requerimiento de la empresa, procederá al registro del vehículo autorizado en el Registro Único Nacional de Transito – RUNT.</p> <p>Parágrafo. El vehículo sólo podrá ser autorizado y registrado para la prestación del servicio público de</p>	<p>Artículo 22. Protección al consumidor. Las actividades de intermediación de servicio de transporte individual de pasajeros por PAIT no eximen a su operador de las responsabilidades y obligaciones establecidas en la Ley 1480 de 2012.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, para una única jurisdicción donde se prestará el servicio.</p>					
<p>Artículo 23. Registro de Conductores. Una vez otorgado el permiso a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador a requerimiento de la empresa, procederá al registro de los conductores autorizados en el Registro Único Nacional de Transito – RUNT.</p>	<p>Artículo 23. Vigilancia de los precios variables. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá vigilar que los precios variables que establezcan las PAIT a través de sus algoritmos no perjudiquen ni vayan en contra de la sana competencia que debe existir entre los agentes del transporte terrestre individual de pasajeros permanente. Para lo anterior, la Superintendencia de Industria y Comercio tendrá seis (6) meses calendario, a partir de la promulgación de la presente ley, para establecer los parámetros, factores o circunstancias que utilizará como método de evaluación y vigilancia, siempre y cuando estos no transgreden la libertad empresarial de las</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>PAIT, ni afecten su modelo de negocio.  Parágrafo: En los parámetros mencionados, la Superintendencia de Industria y Comercio deberá incluir lineamientos que permitan determinar circunstancias en las cuales las PAIT puedan llegar a incurrir en dumping u otras prácticas que atenten la libertad empresarial y la competencia leal.</p>				
<p>Artículo 24. Registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas. El Ministerio de Transporte deberá realizar el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, previa solicitud de la persona jurídica que opere la plataforma tecnológica y verificación de su</p>	<p>Artículo 24. Obligatoriedad de las pólizas civiles. Serán obligatorias las pólizas de seguros civiles contractuales y extracontractuales para las OPAIT durante la prestación del servicio privado de transporte terrestre individual de pasajeros por medio de plataformas abiertas. Dichas pólizas deberán realizar, como mínimo, los amparos que hayan sido excluidos por el monto de cubrimiento del seguro SOAT, así:  1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:  A. Muerte y</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>constitución legal en Colombia y del cumplimiento de las disposiciones que el Ministerio de Transporte reglamente para el efecto. Parágrafo. Para los efectos de la presente Ley, créese el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte. La información a registrar, procedimiento y términos serán establecidas por el Gobierno Nacional. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo de que</p>	<p>gastos funerarios;  B. Incapacidad temporal y permanente;  C. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.  D. Hurto de mayor y menor cuantía  E. Gastos de transporte y movilización de víctimas  El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.  2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:  A. Muerte o lesiones a dos o más personas;  B. Daños a bienes de terceros;  C. Muerte o lesiones a dos o más personas.  D. Gastos de transporte y movilización de víctimas.  El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>trata la presente Ley, entre tanto, el registro se efectuará en los términos que establezca el Ministerio de Transporte.</p>					
<p>Artículo 25. Responsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Los operadores de las plataformas tecnológicas tienen por función intermediar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas. Para lo cual, son responsables por:</p> <p>a) Efectuar intermediación únicamente entre los usuarios del servicio y las empresas habilitadas, los conductores y los vehículos debidamente autorizados y registrados en los</p>	<p>Artículo 25. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de mantener vigentes las pólizas de seguros y requisitos mínimos de funcionamiento señalados por la presente ley, los OPAIT y las empresas de transporte público individual de pasajeros, deberán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos civiles derivados de la prestación del servicio de transporte, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente, según la naturaleza jurídica del fondo.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>términos de la presente Ley.</p> <p>b) Constatar las condiciones para la calidad, seguridad e idoneidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular.</p> <p>c) Suministrar información oportuna, clara, veraz y suficiente respecto del servicio ofertado. Como mínimo el operador de la plataforma deberá suministrar: datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; origen y destino del servicio; nombre, apellido y foto del conductor. d) Garantizar que mediante la plataforma tecnológica, el usuario reciba, al momento de la confirmación del servicio solicitado, información referente al precio que pagaría discriminando los factores que lo componen, tales como tarifa fija, dinámica, entre otros.</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>Así mismo, deberá garantizar que el valor de la tarifa no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio, salvo modificaciones en el destino, tiempo o distancia durante el recorrido.</p> <p>e) Garantizar que, mediante la plataforma tecnológica que opera, el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar el servicio antes de que se ejecute la solicitud.</p> <p>f) Efectuar el recaudo del valor del servicio público de transporte; y dar cumplimiento a la distribución de los montos de dinero que correspondan a quienes intervienen en la prestación del servicio.</p> <p>g) Entregar al usuario la factura electrónica que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor, origen y destino del servicio, datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; y nombre y apellido del</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>conductor.</p> <p>h) Disponer que sólo se acepte como medio de pago de los usuarios los medios electrónicos autorizados en la República de Colombia.</p> <p>i) Gestionar la recepción del pago de las tarifas que hagan los usuarios, transacción que se efectuará para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente. j) Asumir, pagar y responder por las cargas impositivas previstas en la normatividad tributaria vigente de acuerdo con la naturaleza de su actividad económica, especialmente, aquella relacionada con el pago del impuesto a las ventas por los servicios de intermediación de acuerdo con lo previsto en los artículos 420 y 437 del Estatuto Tributario o normas que los modifiquen,</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>adicionen o reglamenten.</p> <p>k) Contar con los medios idóneos para recibir, tramitar y responder peticiones, quejas, y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio.</p> <p>l) Velar porque las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, los conductores y los vehículos cumplan con las disposiciones establecidas en la presente Ley.</p> <p>m) Registrarse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT como operador de la plataforma que intermedia en la prestación de servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo particular bajo custodia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con la</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>reglamentación que se expida para el efecto. Así mismo, el operador de la plataforma tecnológica habrá de mantener su registro actualizado, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte.</p> <p>n) Disponer de al menos una sede física en territorio colombiano.</p> <p>o) Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada de forma electrónica.</p> <p>p) Atender los requerimientos que les formulen las autoridades colombianas.</p> <p>q) Tomar, por su nombre y cuenta, los seguros exigidos mediante la presente Ley, y en los cuales figure como aseguradas las empresas y conductores autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Sin perjuicio que la empresa autorizada obtenga los seguros respectivos por su nombre y cuenta. r) Verificar que las empresas, conductores y vehículos se encuentren debidamente autorizados por la autoridad competente, y registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. De lo contrario, deberán proceder a efectuar los trámites correspondientes ante las autoridades de transporte competentes en la respectiva jurisdicción, en los términos de la presente Ley. s) Recaudar y consignar ante las</p>					

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>autoridades de tránsito el valor correspondiente a los aportes que se recauden por cada servicio prestado, en los términos de la presente Ley.</p>					
<p>Artículo 26. Solidaridad entre operadores de plataformas y empresas prestadoras. Los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, y las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, serán responsables solidariamente ante los usuarios por la prestación de este servicio, incluyendo la información suministrada al usuario, y las condiciones de calidad, idoneidad, y seguridad en la prestación del servicio</p>	<p>Artículo 26. Autorización de las plataformas abiertas. Para autorizar su introducción al mercado nacional como intermediarias entre conductores y pasajeros, las PAIT estarán sujetas a la autorización previa del Ministerio de Transporte. Para otorgar la autorización, el Ministerio de Transporte evaluará que las plataformas mencionadas en el párrafo anterior cuenten con las siguientes exigencias como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se debe constituir como persona jurídica para solicitar la autorización de operación ante el Ministerio de Transporte.</li> <li>2. La PAIT debe demostrar que cumple con las siguientes condiciones de calidad, idoneidad y seguridad:</li> </ol>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>a. Que el pasajero conozca la ruta por la que el conductor se desplaza o desplazará desde el inicio y hasta el destino final.</p> <p>b. Que el pasajero conozca con anticipación los determinantes del precio que tendrá el servicio.</p> <p>c. Contar con tecnologías de geolocalización.</p> <p>d. Ofrecer atención al usuario, soporte técnico o módulo de quejas y reclamos, accesible para conductores y pasajeros.</p> <p>3. Otras que determine el Ministerio de Transporte.</p>				
<p>Artículo 27. Protección de datos para garantizar las transacciones seguras. Con el fin de garantizar transacciones seguras, los operadores de las plataformas tecnológicas que intermedien el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular</p>	<p>Artículo 27. Mínimos de operación de las PAIT. La PAIT deberá garantizar, dentro de su operación, los siguientes mínimos:</p> <p>1. Garantizar que el usuario conductor tenga el seguro vehicular correspondiente y la revisión técnico mecánica vigente cuando fuese necesario.</p> <p>2. Permitir al pasajero conocer el</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>intermediado por plataformas tecnológicas, tienen la obligación de proteger la información que reciban de los usuarios, los conductores y las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Al tiempo, los operadores de las plataformas tecnológicas a las que se refiere la presente Ley tienen la obligación de cumplir las disposiciones colombianas que se refieren a la protección de datos personales vigentes al momento de la realización de las transacciones.</p>	<p>vehículo (placa, color, modelo y año) e identificar claramente a su conductor (fotografía, licencia de conducir y documento de identidad).</p> <p>3. Los conductores de vehículos deberán contar con licencia de conducción vigente.</p> <p>4. Permitir que el pasajero conozca con anticipación los determinantes del precio que tendrá el servicio.</p> <p>5. Contar con tecnologías de geolocalización.</p> <p>6. Informar sobre los términos y condiciones del uso de la aplicación</p> <p>7. Deberá contar con atención al usuario, soporte técnico o módulo de quejas y reclamos, accesible para usuarios conductores y pasajeros.</p> <p>8. Al finalizar el servicio, se entregará al pasajero el comprobante de pago emitido por el operador de la PAIT a través de facturación electrónica, acogida a los lineamientos requeridos por la DIAN</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>para dicho fin.</p> <p>9. Tarjeta de control y de operación en el caso de taxis</p> <p>Parágrafo 1: La Superintendencia de Industria y Comercio será la entidad encargada de vigilar que los OPAIT cumplan y mantengan las anteriores condiciones de idoneidad, seguridad y calidad durante su operación en el territorio nacional, y podrá imponer las sanciones que determine en caso de incumplimiento.</p>				
<p>Artículo 28. Autoridad competente para supervisar los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo particular. La Superintendencia de Transporte será la encargada de ejercer la supervisión, esto es vigilancia, inspección y control, respecto de los operadores de plataformas tecnológicas</p>	<p>Artículo 28. Términos y Condiciones. Siempre que un usuario contratante se vincule a una PAIT o una PCIT, la misma deberá facilitar de forma clara y comprensible los términos y condiciones a los que estarán sujetos. Los términos y condiciones contendrán, por lo menos:</p> <p>A. Las características principales de los bienes o servicios que se utilizan en la prestación del servicio</p> <p>B. Los requisitos solicitados al socio</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo particular a las que se refiere la presente Ley. Las conductas sancionables son las contenidas en la presente Ley y las sanciones aquellas dispuestas en la Ley 336 de 1996, Ley 105 de 1993 o aquellas normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.</p>	<p>conductor para permitirle su vinculación a la PAIT o PCIT, y la forma como será comunicará esta al usuario pasajero  C. El método o sistema que implementa para la determinación del precio del servicio, incluidos los impuestos, gastos adicionales, primas, bonos, penalidades y cualquier otra prestación económica  D. Los procedimientos de pago, entrega y funcionamiento, la fecha en que el operador se compromete a ejecutar la prestación del servicio, así como el sistema de tratamiento de las reclamaciones del comerciante  E. La duración del contrato  F. La funcionalidad de los contenidos digitales, incluidas las medidas técnicas de protección aplicables.</p>				
<p>Artículo 29. Tarifa. La tarifa base para el cálculo del precio como remuneración de la prestación del servicio público de</p>	<p>Artículo 29. Modificación al Registro Nacional de Empresas de Transporte. Modifíquese el</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, no podrá ser inferior a la tarifa base regulada por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, para la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el servicio básico.</p> <p>Parágrafo Primero. En ningún caso puede ofrecerse de manera gratuita el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo Segundo. Los operadores de las plataformas tecnológicas podrán estructurar factores de cálculos que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos que se</p>	<p>Registro Nacional de Empresas de Transporte añadiendo la categoría de Transporte Intermediado por Plataformas Abiertas (TIPA), donde deberán registrarse de manera obligatoria todos los operadores cuyas plataformas PAIT hubiesen sido previamente autorizadas por el Ministerio de Transporte para realizar actividades de intermediación entre usuarios conductores y pasajeros en el territorio nacional, según las reglas consagradas en el artículo 28 de la presente ley.</p> <p>El Ministerio de Transporte, dentro de un plazo de seis (6) meses calendario siguientes a la promulgación de la presente ley, deberá reglamentar el procedimiento y los requisitos administrativos para la inscripción de los OPAIT en el Registro Nacional de Empresas de Transporte dentro de su categoría correspondiente.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>adicionarán al precio calculado con la tarifa base, sin perjuicio del cumplimiento de las normas relacionadas con protección al usuario y de libre competencia.</p>	<p>Parágrafo 1: Los OPAIT que no se inscriban en el Registro Nacional de Empresas de Transporte no podrán realizar, bajo ningún título o concepto, actividades de intermediación de servicio de transporte individual de pasajeros dentro del territorio nacional, a pesar de contar con la autorización previa de sus plataformas según los términos del artículo 28 de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2: Los OPAIT que hayan obtenido autorización previa de sus plataformas bajo los términos del artículo 28 de la presente ley, tendrán un plazo máximo de dos (2) meses calendario para comenzar los trámites de inscripción al Registro Nacional de Empresas de Transporte. De lo contrario, deberán obtener nuevamente la autorización que señala el artículo 28 de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 3: Los OPAIT que no estén inscritos en el Registro</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>Nacional de Empresas de Transporte y realicen actividades de intermediación de servicio de transporte individual de pasajeros dentro del territorio nacional, estarán sujetos a las sanciones que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo 4: En caso de que se desee cambiar de OPAIT, se deberá solicitar autorización ante el Ministerio de Transporte, quien aprobará su inscripción en el Registro Nacional de Empresas de Transporte, siguiendo las reglas del presente artículo.</p>				
<p>Artículo 30. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. Por iniciativa de la autoridad local correspondiente, el Concejo Distrital o Municipal según corresponda, deberá crear un fondo, denominado "Fondo para la Movilidad y la Infraestructura" destinado a la formalización del sector transporte, la modernización del parque automotor y</p>	<p>Artículo 30. Renovación y cancelación del registro. El Ministerio de Transporte podrá cancelar la matrícula de las OPAIT en el Registro Nacional de Empresas de Transporte si comprueba el incumplimiento en cualquiera de las condiciones que le merecieron la inscripción al mismo, de acuerdo con las reglas del artículo 28</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad. Parágrafo Primero. El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden de un porcentaje del valor de cada servicio, el sistema y método para este cálculo será determinado por el Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana según corresponda. Parágrafo Segundo. Las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, mediante vehículos de tecnología de bajas o cero emisiones, o aquellos vehículos híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado, sólo efectuarán el pago del cincuenta por ciento (50%) del aporte que sea determinado por la respectiva autoridad.</p>	<p>de la presente ley. Parágrafo: El Ministerio de Transporte definirá el reglamento, las circunstancias y el procedimiento que utilizará para cancelar el Registro de las OPAIT.</p>				
Artículo 31. Aportes	Artículo 31. Registro				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>con destino a la Superintendencia de Transporte. El uno por ciento (1%) de cada uno de los aportes que se recauden por el valor de cada servicio, será destinado a la Superintendencia de Transporte, para el ejercicio de las funciones a que se refiere la presente Ley. El operador de la plataforma tecnológica deberá liquidar y hacer el pago respectivo de este aporte; en los términos que para tal efecto establezca el Gobierno Nacional.</p>	<p>Único Nacional de Conductores PAIT. El Ministerio de Transporte, dentro de un plazo de seis (6) meses calendario siguientes a la promulgación de la presente ley, deberá implementar y reglamentar el Registro Único Nacional de Conductores PAIT, donde obligatoriamente deberán inscribirse todas las personas que quieran iniciar actividades de transporte individual de pasajeros a título de usuario conductor a través de una plataforma PAIT.</p> <p>El Registro Único Nacional de Conductores PAIT deberá permitir la identificación plena de los conductores PAIT en línea y en tiempo real, así como del vehículo que cada uno de ellos conduce.</p> <p>El Registro Único Nacional de Conductores PAIT deberá cumplir con las siguientes exigencias como mínimo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Garantizar que el trámite de inscripción al Registro</li> </ol>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>se lleve a cabo de una manera accesible y eficiente. La diligencia deberá ser capaz de realizarse completamente en línea.</p> <p>2. El Registro deberá ser de consulta abierta para los ciudadanos, garantizando el acceso en tiempo real a la información, siempre que se ajuste a los lineamientos y exigencias establecidas en la ley de habeas data.</p> <p>Parágrafo 1: Los OPAIT no podrán permitir la vinculación de usuarios conductores a sus plataformas sin que hayan completado la inscripción al Registro Único Nacional de Conductores PAIT. Los operadores estarán sujetos a las sanciones que determine el Ministerio de Transporte en caso de incumplimiento de lo anterior.</p> <p>Parágrafo 2: Cada conductor sólo se podrán hacer modificaciones a este registro una vez por mes.</p>				
Artículo 32. Servicios	Artículo 32.				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>excepcionales. Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, sólo podrán prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, siempre y cuando se trate de:</p> <p>a) Primera o última milla, teniendo en cuenta la posibilidad de alimentación al Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM, Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, y Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.</p> <p>b) Servicio entre un aeropuerto que sirve a un área metropolitana o a la</p>	<p>Información del Registro Único Nacional de Conductores PAIT. Para inscribirse satisfactoriamente en el Registro Único Nacional de Conductores PAIT, el interesado deberá suministrar la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Su nombre completo</li> <li>2. Su cédula de ciudadanía</li> <li>3. Una fotografía reciente</li> <li>4. Su licencia de conducción</li> <li>5. La placa del (os) vehículo (s) con los que prestará el servicio de transporte individual de pasajeros a título de usuario conductor en la plataforma PAIT.</li> <li>6. Las demás que determine el Ministerio de Transporte.</li> </ol>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, cuando se presta por vehículos de empresas autorizadas en la respectiva capital o del área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.</p>					
<p>Artículo 33. Pólizas. Los operadores de las plataformas tecnológicas, por su nombre y cuenta, o las empresas autorizadas para la prestación del servicio, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, pólizas de seguros de responsabilidad civil que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora; y deberán tener coberturas respecto de usuarios y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de éstas cuando sean los operadores de las plataformas tecnológicas quienes tomen los seguros,</p>	<p>Artículo 33. Vigencia de licencias de conducción. El artículo 22 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 6 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 197 del Decreto Nacional 019 de 2012, quedará así: “Artículo 22. Vigencia de la Licencia de Conducción. Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad. Las licencias de</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
<p>deberán hacerlo a nombre de las empresas autorizadas para la prestación de este servicio público, o de los conductores, quienes ostentarán la calidad de asegurados.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de los seguros previstos en este artículo, los cuales serán otorgados por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros o compañías de seguros, legalmente establecidas.</p>	<p>conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de cinco (5) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.</p> <p>Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas”.</p>				
<p>Artículo 34. Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en la presente Ley serán en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio y para la intermediación según corresponda.</p>	<p>Artículo 34. Licencia de conducción. Toda persona que quiera iniciar actividades de transporte individual de pasajeros a título de usuario conductor a través de una plataforma PAIT, deberá contar como mínimo con licencia de conducción B1.</p> <p>Parágrafo: Si el vehículo con el que se presta el servicio de transporte es un taxi, la</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	licencia de conducción exigida para el mismo será C1.				
<p>Artículo 35. Vigencia. Esta Ley rige a partir de su publicación.</p>	<p>Artículo 35. Exámenes médicos psicosensométricos. Los usuarios conductores de PAIT deberán acreditar cada 5 años exámenes médicos que verifiquen sus condiciones físicas, psíquicas y motrices para seguir prestando servicio de transporte individual de pasajeros. Los exámenes deberán realizarse en un centro de reconocimiento habilitado por el Ministerio de Transporte el cual, una vez obtenido los resultados, los enviará al sistema RUNT para su validación y procesamiento. El sistema RUNT notificará, en caso de haber obtenido resultados satisfactorios en el examen médico psicosensométrico, al usuario conductor, expidiendo una autorización electrónica que certifique que este último cuenta con las condiciones médicas</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>necesarias para continuar prestando servicio de transporte individual de pasajeros en la PAIT a la que se encuentre afiliado.</p> <p>El OPAIT deberá dar de baja al usuario conductor que no cumpla con las condiciones de salud requeridas para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros.</p> <p>Parágrafo: El presente artículo no será aplicable para los conductores de taxis. Estos deberán renovar su licencia de conducción de conformidad a lo establecido en el artículo 33 de esta ley.</p>				
	<p>Artículo 36. Seguimiento de los exámenes médicos psicosenométricos.</p> <p>Los OPAIT no podrán permitir que sus usuarios conductores presten servicio de transporte terrestre individual de pasajeros a través de sus plataformas, si estos no acreditan la realización de los exámenes médicos psicosenométricos y la debida certificación del sistema RUNT bajo</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>los términos del artículo 35 de la presente ley. En caso de incumplimiento de lo anterior, los operadores de las PAIT estarán sujetos a las sanciones que determine el Ministerio de Transporte.</p>				
	<p>Artículo 37. Identificación de conductores autorizados. Las autoridades de tránsito podrán identificar a los conductores autorizados para prestar servicio de transporte individual de pasajeros a través de PAIT, verificando que se encuentren satisfactoriamente inscritos en el Registro Único Nacional de Conductores PAIT, bajo los términos de los artículos 31 y 32 de la presente ley.</p>				
	<p>Artículo 38. Eliminación de la restricción al incremento de taxis. Elimínese la restricción de la que trata la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tendrá seis</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>(6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar esta medida. A partir de la entrada en vigencia de dicha reglamentación administrativa, los municipios o en quienes estos deleguen las labores de la administración del transporte, no podrán imponer un límite en el número de matrículas o de tarjetas de operación concedidas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Para efectos de la presente ley, llámese “Desmonte del Sistema de Cupos” a la eliminación de la restricción de la que trata este artículo.</p>				
	<p>Artículo 39. Fondo Nacional de Aportes Obligatorios de Transporte. Créese el Fondo Nacional de Aportes Obligatorios de Transporte (FONAPOT), como un patrimonio autónomo de carácter fiduciario permanente, sin personería jurídica, sin estructura</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>administrativa, con domicilio el Distrito Capital de Bogotá, adscrito al Ministerio de Transporte y administrado por su Junta Directiva.</p>				
	<p>Artículo 40. Objeto y etapas del FONAPOT. El Fondo Nacional de Aportes Obligatorios de Transporte tendrá dos etapas con dos objetos distintos. La primera etapa será la compensatoria, en donde su objetivo será compensar de manera pecuniaria los perjuicios causados por el Desmonte del Sistema de Cupos en favor de aquellos propietarios de vehículos taxi que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, estén habilitados para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Una vez se haya surtido esta primera etapa, le sucederá la etapa conservativa, en la que los recursos obtenidos por el FONAPOT serán destinados a la inversión en el mantenimiento de la</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p> malla vial, así como en la digitalización y la modernización del sector transporte terrestre individual de pasajeros en las ciudades o municipios de donde provengan los fondos, asignándose de manera proporcional de acuerdo al aporte de cada entidad territorial. </p>				
	<p> Artículo 41. Ingresos del FONAPOT. El FONAPOT se compondrá de recursos que provendrán y serán apropiados a partir de las siguientes fuentes:  A. Las plataformas abiertas de intermediación del transporte (PAIT), quienes deberán hacer una contribución correspondiente al 1% sobre el valor facturado por cada Servicio Privado de Transporte Intermediado.  B. Las plataformas abiertas de intermediación del transporte (PAIT), las cuales deberán realizar un aporte al momento de hacer el registro que les permita prestar el servicio de </p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>intermediación. Este aporte será de 60 SMLMV.</p> <p>C. Los propietarios de nuevos vehículos taxi que ingresen al servicio público, quienes deberán realizar un aporte obligatorio al momento de habilitar su vehículo para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros en vehículos taxi. Este aporte lo reglamentará el Ministerio de Transporte para cada municipio. El precio asignado será directamente proporcional a la categorización de municipios y distritos establecido en el artículo 7 de la ley 1551 de 2012, siendo los municipios de sexta categoría los que tengan un menor aporte y los de categoría especial un mayor aporte.</p> <p>D. Los usuarios conductores de PAIT en el sector privado, quienes deberán realizar un aporte obligatorio cuando (i) se registren como conductores de</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>servicio privado de transporte de PAIT y (ii) registren sus vehículos para el TIPA en vehículo privado. La suma de estos dos aportes deberán ser equivalentes al costo del aporte al que se refiere el literal C de este artículo para municipios de categoría 1.</p> <p>Parágrafo 1: Una vez cumplida la etapa compensatoria, la contribución correspondiente al literal A de este artículo será eliminada.</p> <p>Parágrafo 2: Los aportes obligatorios a los que se refiere este artículo serán reglamentados por el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a seis (6) meses calendario contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>				
	<p>Artículo 42. Órganos del FONAPOT. El FONAPOT tendrá como único órgano de administración a una junta directiva integrada por:</p> <p>1. La (el) Ministra(o) de Transporte o su</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>delegado.</p> <p>2. La (el) Viceministra(o) de Infraestructura del Ministerio de Transporte o su delegado.</p> <p>3. La (el) Ministra(o) de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o su delegado.</p> <p>4. La (el) Viceministra(o) de Economía Digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o su delegado.</p> <p>5. Tres (3) representantes del gremio Alianza IN.</p> <p>6. Tres (3) representantes del gremio de los taxistas.</p> <p>7. Un (1) representante de la Red Nacional de Protección al Consumidor de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>Los integrantes de la Junta Directiva serán acreditados ante el Ministro de Transporte o su delegado y por el respectivo superior jerárquico u órgano que lo haya designado para integrar la Junta.</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>La Junta Directiva del Fondo se reunirá como mínimo seis (6) veces cada año con el fin de evaluar el estado de los recursos y su debida implementación.</p>				
	<p>Artículo 43. Compensación a los propietarios de vehículos taxi. Con el fin de compensar el lucro cesante generado a propietarios de los taxis a causa del Desmonte del Sistema de Cupos, durante la etapa compensatoria, el FONAPOT girará mensualmente una suma de dinero a los propietarios de vehículos de taxi a nivel nacional, que será determinada por la Junta Directiva de esta entidad.</p>				
	<p>Artículo 44. Beneficiarios de la compensación. Los beneficiarios de la compensación a la que se refiere el artículo anterior serán los propietarios de al menos un (1) vehículo taxi que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, estén habilitados para la prestación del servicio</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en al menos un (1) municipio donde exista restricción para el ingreso de nuevos taxis por sobreoferta en los términos del artículo 2.2.1.3.7.3 del decreto 1079 de 2015.</p>				
	<p>Artículo 45. Condiciones previas para la fijación del monto de compensación. Previo a iniciar los desembolsos a los que se refiere el artículo 43, la Superintendencia de Transporte deberá designar una comisión especial y temporal con el objetivo de desarrollar un estudio de mercado en los municipios donde existe una restricción al ingreso de nuevos taxis al parque automotor por sobreoferta en los términos del artículo 2.2.1.3.7.3 del Decreto 1079 de 2015. Este estudio deberá determinar cuál es el valor comercial que, a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, se paga en el mercado</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>para que el propietario de un vehículo habilitado y registrado para la prestación del servicio público de taxi renueve la tarjeta de operación en favor del vehículo de un tercero. Para efectos de esta ley, la renovación de la tarjeta de operación en la forma que se describe en este artículo llevará el nombre de Cupo.</p>				
	<p>Artículo 46. Fijación del monto de compensación. Los montos de la compensación mensual a la que se refiere el artículo 43, se fijarán de manera proporcional al valor del cupo calculado por la Superintendencia de Transporte para cada municipio. El monto de la compensación dependerá de la cantidad de recursos monetarios que lleguen al FONAPOT. La junta directiva de esta entidad decidirá el monto girado para cada mes, teniendo en cuenta como mínimo las características establecidas en esta ley.</p>				
	<p>Artículo 47. Finalización de la</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	<p>etapa compensatoria del FONAPOT. La compensación a la que se refieren los artículos anteriores dejará de causarse en el momento en que el FONAPOT haya girado a cada beneficiario lo correspondiente al 70% del valor de un cupo por cada vehículo que le pertenezca en las condiciones del artículo 44 de esta ley. Los beneficiarios sólo tendrán derecho al valor del cupo que la Superintendencia de Transporte haya determinado para el municipio donde esté registrado el vehículo.</p>				
	<p>Artículo 48. Etapa conservatoria. Una vez finalice la etapa compensatoria, la inversión de los fondos del FONAPOT será destinada a la inversión en el mantenimiento de la malla vial, así como en la digitalización y la modernización del sector transporte terrestre individual de pasajeros en las ciudades o municipios de donde provienen los fondos, asignándose de manera proporcional de</p>				

PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 174 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 185 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 199 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 242 DE 2020	PROYECTO DE LEY NO. 446 DE 2020
	acuerdo con el aporte de cada entidad territorial.				

ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
<b>“Por medio de la cual se crea la categoría del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, y se dictan otras disposiciones”</b>
<b>TÍTULO I.</b> <b>DISPOSICIONES GENERALES</b>
<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente Ley tiene por objeto crear y regular la categoría de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p><b>Artículo 2. Ámbito de Aplicación.</b> Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplicarán a la categoría de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en todo el territorio nacional.</p> <p><b>Artículo 3. Principios.</b> La presente Ley se regirá por la primacía de los derechos de los usuarios, la accesibilidad, la neutralidad de red, el desarrollo y progreso científico, la libre competencia, la eficacia en el servicio, la seguridad y equidad de todos los actores, así:</p> <p><b>a)</b> La protección al usuario del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, en particular que el usuario del servicio pueda transportarse a través del medio que escoja en condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.</p> <p><b>b)</b> La libertad de empresa será garantizada a todos los sujetos que intervengan en la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas; de manera que no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y demás disposiciones reglamentarias. Asimismo, deberá garantizarse que cuente con condiciones para su participación en el mercado, mejorando la calidad del servicio a conductores y pasajeros, siempre en interés de la libertad empresarial de los operadores, de sus clientes y de la economía en su conjunto.</p> <p><b>c)</b> La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, el principio de neutralidad de red y de desarrollo y progreso científico, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.</p> <p>El Estado deberá revisar permanentemente los modelos de negocio que surjan con las nuevas dinámicas económicas y si existen fallas de mercado para establecer una reglamentación que las cubra y de esa forma no obstaculizar la innovación y el emprendimiento, ni permitir que surjan comportamientos que distorsionen la sana competencia del mercado.</p>

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

El Estado tomará las medidas necesarias para garantizar que el mercado en el sector de transporte terrestre individual de pasajeros sea flexible y adaptable a nuevas tecnologías, modalidades de negocio y demás innovaciones que surjan.

**d) Principio de sustentabilidad.** El Estado deberá tomar medidas que permitan el acceso de transportes sustentables al mercado del transporte terrestre individual de pasajeros a nivel nacional. Estas disposiciones deberán conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y al bienestar social sin agotar la base de los recursos naturales renovables que el transporte sostenible utiliza, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para satisfacer sus necesidades.

**Artículo 4. Definiciones.** Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:

**a) Empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediada por plataformas tecnológicas.** Se entiende por empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, aquella persona natural o jurídica constituida legalmente bajo la normatividad colombiana con permiso emitido por la autoridad competente, quien emplea vehículo particular registrado para tal fin, para efectuar el traslado de personas de un lugar a otro.

**b) Operador de la Plataforma Tecnológica.** Toda empresa, persona natural o jurídica, que administre, opere, promocióne o represente un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo.

**c) Plataforma tecnológica de intermediación:** Son aplicaciones o interfaces informáticas, páginas de Internet o cualquier otro medio de comunicación análoga, electrónica o digital a través de las cuales se genere el servicio de intermediación para alcanzar la prestación del servicio de movilidad colaborativa.

**d) Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.** Es aquel que se presta bajo la intermediación de una empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular debidamente registrada, a través de la celebración de un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, donde la empresa, previa solicitud del servicio por parte del usuario a través de una plataforma tecnológica, se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**e) Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en servicio compartido.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registrada, en aquel servicio de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí.

**f) Vehículo particular.** Es el vehículo automotor matriculado como vehículo de servicio particular conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002, la que la modifique, adicione o sustituya; al que previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley, la autoridad competente de transporte le concede registro, por

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

solicitud de la empresa habilitada, para ser utilizado en la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

### TÍTULO II. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

**Artículo 5. Radio de acción.** El servicio público de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se presta en:

a) **El radio de acción distrital o municipal:** Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

b) **El radio de acción metropolitano:** Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios.

**Artículo 6. Autoridades de transporte.** Son autoridades de transporte competentes en la categoría de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, según su radio de acción, las siguientes:

a) **En la Jurisdicción Distrital y Municipal:** los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

b) **En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley:** La Autoridad de Transporte Metropolitana.

**Parágrafo.** Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Artículo 7. Vigilancia, Inspección y Control.** Las autoridades de transporte competentes de cada jurisdicción, serán las encargadas de ejercer la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas; incluyendo la supervisión del cumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley.

Así mismo, las autoridades de transporte competentes, serán las encargadas de adelantar las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte por los sujetos a que se refiere la presente Ley.

**Parágrafo Primero.** En todo caso, aquel que actúe en calidad de empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, así como el operador de la plataforma tecnológica, tienen la obligación de suministrar la información que requieran las autoridades del Estado colombiano.

**Parágrafo Segundo.** El incumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley, junto con aquellas contenidas en las Leyes para transporte terrestre de pasajeros,

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

vigentes a la época de ocurrencia de los hechos, darán lugar a la aplicación de las sanciones previstas en las normas de transporte.

**Artículo 8. Competencia preferente de la Superintendencia de Transporte.** En cualquier caso, la Superintendencia de Transporte podrá, de oficio o a solicitud del Ministerio Público, iniciar o asumir la actuación administrativa adelantada por la autoridad sancionatoria competente en su jurisdicción, previo a la expedición del acto administrativo que decide en primera instancia el asunto de fondo por parte de tal autoridad. En dicho caso, la autoridad competente en su jurisdicción suspenderá la actuación y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Transporte, esta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final.

Una vez la Superintendencia de Transporte avoque conocimiento de la actuación administrativa a que se refiere el presente artículo, habrá de comunicarlo al Ministerio Público, para los efectos de su competencia.

**Parágrafo.** Con el fin de garantizar el derecho al debido proceso y demás principios de las actuaciones administrativas, estas actuaciones tendrán garantizada la doble instancia administrativa. La primera instancia competente dentro de la Superintendencia de Transporte será aquella que conozca de las investigaciones administrativas en primera instancia, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018, o las normas que lo reglamenten, modifiquen y/o sustituyan.

### TÍTULO III. DEL ACCESO AL SERVICIO

**Artículo 9. Identificación de conductores autorizados.** Las autoridades de tránsito podrán identificar a las personas naturales legalmente constituidas como autorizados para prestar servicio de transporte individual de pasajeros a través de plataformas, verificando que se encuentren satisfactoriamente inscritos ante el RUNT, bajo los términos del artículo 10 de la presente ley.

Las empresas de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado a través de plataformas remitirán a la autoridad competente, de manera mensual, un listado con los conductores registrados en sus respectivas plataformas y de los vehículos inscritos para la prestación de dicho servicio.

**Artículo 10. Requisitos para estar activo como persona natural legalmente constituida en una plataforma.** El operador de la plataforma tecnológica, deberá verificar la siguiente información de cada persona natural: el número de cédula, número de identificación tributaria - NIT, el nombre y la dirección de su domicilio principal. También deberá verificar los siguientes documentos:

- a) Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.
- b) Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.
- c) Licencia de tránsito del vehículo, emitida por la autoridad competente.

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

**d)** Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

**e)** Los demás que establezca el Gobierno Nacional.

**Artículo 11. Eliminación de la restricción al incremento de taxis.** Elimínese la restricción de la que trata la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar esta medida. A partir de la entrada en vigencia de dicha reglamentación administrativa, los municipios o en quienes estos deleguen las labores de la administración del transporte, no podrán imponer un límite en el número de matrículas o de tarjetas de operación concedidas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Para efectos de la presente ley, llámese “Desmonte del Sistema de Cupos” a la eliminación de la restricción de la que trata este artículo.

**Parágrafo.** Para el Desmonte del Sistema de Cupos, el Ministerio de Transporte, en la reglamentación deberá prever el mecanismo mediante el cual se compensará el valor de la inversión, que los actuales propietarios de vehículos de transporte individual tipo taxi, matriculados hasta la fecha, realizaron para el ingreso del vehículo.

Para tal efecto el Ministerio de Transporte podrá imponer a los vehículos particulares y los vehículos tipo taxi que ingresen por incremento, como consecuencia de la presente ley, un monto en dinero que tendrá destinación exclusiva para la compensación antes señalada, así como podrá utilizar recursos de las multas impuestas por infracciones a las normas de transporte.

**Artículo 12. Condiciones de operación.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas se prestará teniendo en cuenta las siguientes condiciones de operación:

**a)** En la jurisdicción del radio de acción autorizado.

**b)** Bajo la responsabilidad de una empresa registrada ante la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

**c)** Bajo un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, entre la empresa habilitada empresa registrada ante la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas y el usuario que solicita el servicio a través de la plataforma tecnológica, donde la empresa se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**d)** El acceso al servicio sólo puede darse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica, a través de la cual deberá realizar la solicitud del mismo cada vez que lo requiera.

**e)** Los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio no podrán recoger los pasajeros directamente en la vía pública, sin que con anterioridad el usuario haya solicitado el servicio a través de plataforma tecnológica.

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

f) El pago de los servicios de movilidad podrá efectuarse en efectivo o por medios electrónicos. Podrá hacerse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en la República de Colombia, sometido a inspección y vigilancia por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC).

g) La plataforma tecnológica usada para la intermediación de la prestación del servicio deberá estar debidamente registrada en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, bajo custodia del Ministerio de Transporte.

h) La plataforma, el conductor y la empresa registrada guardarán estricta confidencialidad de los datos personales del usuario.

### TITULO IV. VEHÍCULOS

**Artículo 13. Vehículos.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con vehículo matriculado para el servicio particular, con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT vigente, y un máximo de diez (10) años de antigüedad contados a partir de la fecha de su matrícula, al que la autoridad de transporte competente de la jurisdicción registra y concede autorización en calidad de vehículo particular a ser usado en esta categoría de servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de la empresa registrada para operar.

**Parágrafo Primero.** Los vehículos dispondrán de un periodo de transición correspondiente a veinticuatro (24) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación respectiva expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley.

**Parágrafo Segundo.** Mientras el vehículo particular esté autorizado para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, estará sometido a la periodicidad y condiciones de la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes establecida para los vehículos de servicio público en los artículos 51 y 52 de la Ley 769 de 2001, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

**Artículo 14. Especificaciones de los vehículos.** Los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, deberán cumplir con los reglamentos técnicos y medidas en materia de seguridad activa y pasiva que para el uso de vehículos automotores relacionados con la materia.

**Parágrafo primero.** El Ministerio de Transporte podrá establecer nuevas especificaciones o categorías de vehículos obedeciendo a los desarrollos tecnológicos, de seguridad y comodidad de la industria automotriz y demás que considere pertinentes.

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

**Parágrafo segundo.** Se establecerá un periodo de transición de 24 meses para la adaptación a las especificaciones de los vehículos.

**Artículo 15. Verificación.** Las autoridades de tránsito podrán verificar el cumplimiento de los requerimientos de los vehículos y constatar que se encuentren satisfactoriamente inscritos en el Registro, bajo los términos del título V de la presente ley.

**Artículo 16. Conductores.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas se prestará con conductores que cumplan con el registro correspondiente de las siguientes condiciones:

a) Personas naturales mayores de edad, que cuenten con licencia de conducción vigente como mínimo categoría B1.

b) Contar con los siguientes documentos:

1. Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

2. Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

3. Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

**Parágrafo Primero.** El vehículo registrado podrá ser conducido por diferentes conductores para la prestación del servicio, siempre que cada uno de los conductores esté debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Parágrafo Segundo.** El operador de la plataforma tecnológica tomará las medidas pertinentes para que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas.

**Parágrafo Tercero:** La periodicidad de renovación para la licencia de conducción B1 ha de contar con una periodicidad de renovación equivalente a la requerida para prestar servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo tipo taxi.

**Artículo 17. Autorización.** La autoridad de transporte competente de la jurisdicción procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones de los conductores, para proceder a su registro.

## TÍTULO V. REGISTRO

**Artículo 18. Registro.** Las autoridades de transporte competentes, deberán registrar las empresas y a los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Parágrafo Primero.** El Ministerio de Transporte reglamentará las características, el montaje, la operación y

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

actualización de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, para este fin.

**Parágrafo Segundo.** El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo tecnológico necesario que permita a las autoridades competentes realizar el registro de que trata la presente Ley, entre tanto, las autoridades competentes habrán de efectuar un registro propio. Como parte del periodo de transición y durante el término de implementación del registro, los diferentes actores podrán operar o prestar el servicio.

**Artículo 19. Registro de Empresas.** La autoridad de transporte competente deberá realizar el registro de la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Artículo 20. Registro del Vehículo.** Una vez registrada la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, procederá al registro del vehículo autorizado en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

**Artículo 21. Registro de Conductores.** Una vez registrada la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador a requerimiento de la empresa, procederá al registro de los conductores autorizados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

**Artículo 22. Registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas.** El Ministerio de Transporte deberá realizar el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, previa solicitud de la persona jurídica que opere la plataforma tecnológica y verificación de su constitución legal en Colombia y del cumplimiento de las disposiciones que el Ministerio de Transporte reglamente para el efecto.

**Parágrafo.** Para los efectos de la presente Ley, créase el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte. La información a registrar, procedimiento y términos serán establecidas por el Gobierno Nacional. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo de qué trata la presente Ley, entre tanto, el registro se efectuará en los términos que establezca el Ministerio de Transporte.

### TITULO VI.

#### DE LOS OPERADORES DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS INTERMEDIADORAS DEL SERVICIO DE MOVILIDAD COLABORATIVA EN VEHÍCULO PARTICULAR

**Artículo 23. Responsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular.** Los operadores de las plataformas tecnológicas tienen por función la administración, promoción o representación de la plataforma que intermedia el servicio. Por lo cual, son responsables por:

a) Administrar o representar a la plataforma que efectúa la intermediación únicamente entre los usuarios del servicio y las empresas, los conductores y los vehículos debidamente registrados en los términos de la presente Ley.

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

- b)** Garantizar que mediante la plataforma tecnológica se suministre información oportuna, clara, veraz y suficiente respecto del servicio ofertado. Como mínimo se debe suministrar: datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; origen y destino del servicio; nombre, apellido y foto del conductor.
- c)** Garantizar que mediante la plataforma tecnológica, el usuario reciba, al momento de la confirmación del servicio solicitado, información referente al precio que pagaría discriminando los factores que lo componen, tales como tarifa fija, dinámica, entre otros. Así mismo, deberá garantizar que el valor de la tarifa no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio, salvo modificaciones en el destino, tiempo o distancia durante el recorrido.
- d)** Garantizar que, mediante la plataforma tecnológica que opera, el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar el servicio antes de que se ejecute la solicitud.
- e)** Efectuar el recaudo del valor del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas; y dar cumplimiento a la distribución de los montos de dinero que correspondan a quienes intervienen en la prestación del servicio.
- f)** Entregar al usuario el comprobante electrónico que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor, origen y destino del servicio, datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; y nombre y apellido del conductor.
- g)** Disponer que se acepte como medio de pago de los usuarios, entre otros, los medios electrónicos autorizados en la República de Colombia.
- h)** Gestionar la recepción del pago de las tarifas que hagan los usuarios, transacción que se efectuará para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente.
- i)** Asumir, pagar y responder por las cargas impositivas previstas en la normatividad tributaria vigente de acuerdo con la naturaleza de su actividad económica, especialmente, aquella relacionada con el pago del impuesto a las ventas por los servicios de intermediación de acuerdo con lo previsto en los artículos 420 y 437 del Estatuto Tributario o normas que los modifiquen, adicione o reglamenten.
- j)** Contar con los medios idóneos para recibir, tramitar y responder peticiones, quejas, y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio.
- k)** Velar porque las empresas de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, los conductores y los vehículos cumplan con las disposiciones establecidas en la presente Ley.
- l)** Registrarse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT como operador de la plataforma que intermedia en la prestación de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, bajo custodia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto. Así mismo, el operador de la plataforma tecnológica habrá de mantener su registro actualizado, en los términos que reglamente el Ministerio

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

de Transporte.

**m)** Disponer de al menos una sede física en territorio colombiano.

**n)** Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada de forma electrónica.

**o)** Atender los requerimientos que les formulen las autoridades colombianas.

**p)** Tomar, por su nombre y cuenta, o representar a la plataforma que por su nombre y cuenta tome los seguros exigidos mediante la presente Ley, y en los cuales figure como aseguradas las empresas y conductores autorizados para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. Sin perjuicio de que la empresa autorizada obtenga los seguros respectivos por su nombre y cuenta.

**q)** Verificar que las empresas, conductores y vehículos se encuentren debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. De lo contrario, deberán proceder a efectuar los trámites correspondientes ante las autoridades de transporte competentes en la respectiva jurisdicción, en los términos de la presente Ley.

**r)** Recaudar y consignar ante las autoridades de tránsito el valor correspondiente a los aportes que se recauden por cada servicio prestado, en los términos de la presente Ley.

**Artículo 24. Protección de datos para garantizar las transacciones seguras.** Con el fin de garantizar transacciones seguras, los operadores de las plataformas tecnológicas que intermedien el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, tienen la obligación de proteger la información que reciban de los usuarios, los conductores y las empresas que presten el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. Al tiempo, los operadores de las plataformas tecnológicas a las que se refiere la presente Ley tienen la obligación de cumplir las disposiciones colombianas que se refieren a la protección de datos personales vigentes al momento de la realización de las transacciones.

**Artículo 25. Autoridad competente para supervisar los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras de movilidad colaborativa en vehículo particular.** El Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones será la entidad encargada de ejercer la supervisión, esto es vigilancia, inspección y control, respecto de los operadores de plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular a las que se refiere la presente Ley.

## TÍTULO VII. TARIFAS

**Artículo 26. Tarifa.** Las plataformas tecnológicas podrán definir su esquema tarifario bajo la forma de “libre fijación”, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, y las normas que la modifiquen o sustituyan, basándose en las variables de oferta y demanda, garantizando así la libre competencia en el Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

Todos los usuarios pasajeros deberán recibir información completa, suficiente y detalladamente, de forma previa a la iniciación de un viaje o servicio, sobre el valor exacto, los componentes de la tarifa y los impuestos aplicables. Este cálculo sólo podrá variar si varían las condiciones de distancia, tiempo o destino.

El pago del Servicio podrá hacerse por cualquier medio de pago admitido legalmente en Colombia. Para las transacciones en efectivo, los Operadores de Plataformas Tecnológicas deberán disponer de mecanismos de control suficientes para dar cumplimiento a las normas contables y tributarias vigentes en todo momento.

**Parágrafo Primero.** En ningún caso puede ofrecerse de manera gratuita el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.

**Parágrafo Segundo.** Las plataformas tecnológicas podrán estructurar factores de cálculos que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos que se adicionará al precio calculado con la tarifa base, sin perjuicio del cumplimiento de las normas relacionadas con protección al usuario y de libre competencia.

**Artículo 27. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.** Por iniciativa de la autoridad local correspondiente, el Concejo Distrital o Municipal según corresponda, deberá crear un fondo, denominado "Fondo para la Movilidad y la Infraestructura" destinado a la formalización del sector transporte, la modernización del parque automotor y mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad.

**Parágrafo Primero.** El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden del 1% del valor de cada servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

**Parágrafo Segundo.** Las empresas que presten el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, mediante vehículos de tecnología de bajas o cero emisiones, o aquellos vehículos híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado, sólo efectuarán el pago del cincuenta por ciento (50%) del aporte.

### TITULO VIII. SERVICIOS COMPARTIDOS

**Artículo 28. Servicios compartidos.** Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí en vehículos de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, así como en servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, podrán prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción.

### TITULO IX. SEGUROS

**Artículo 29. Pólizas.** Los operadores de las plataformas tecnológicas, por su nombre y cuenta, en representación de las plataformas tecnológicas, o las plataformas tecnológicas, o las empresas autorizadas para la prestación del servicio, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, pólizas de seguros de responsabilidad civil que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora; y deberán tener coberturas respecto de usuarios y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de éstas.

**Artículo 30. Obligatoriedad de los seguros.** Las pólizas de seguros señaladas en la presente Ley serán en

## ARTICULADO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio y para la intermediación según corresponda.

### TÍTULO X. CIUDADES INTELIGENTES

**Artículo 31. Ciudades Inteligentes.** Se conformará una mesa sobre Movilidad inteligente para proyectos de ciudades inteligentes en conjunto con los Operadores de Plataformas Tecnológicas, Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación, Representante de las Alcaldías Municipales y Distritales y Áreas Metropolitanas de manera mensual para la definición de un plan de Ciudades y Movilidad Inteligente en el país.

### TÍTULO XI. DISPOSICIONES FINALES

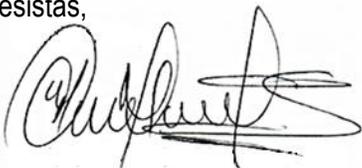
**Artículo 32. Régimen de Transición.** Las autoridades competentes y plataformas que actualmente intermedian servicios de movilidad colaborativa en vehículo particular tendrán un periodo de dos (2) años para implementar las disposiciones previstas en la presente ley.

**Artículo 33. Vigencia.** Esta Ley rige a partir de su publicación.

## VII. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta **APROBAR** en primer debate el Proyecto de Ley No. **003** de 2020 -Cámara- "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA LA CATEGORÍA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" **acumulado con los proyectos** No. **174** de 2020 -Cámara- "POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES QUE MODERNIZAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS, ESTABLECIENDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD, SANA COMPETENCIA Y EQUITATIVA PARTICIPACIÓN EN EL MERCADO ENTRE TODOS LOS PRESTADORES PERMANENTES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS", **185** de 2020 -Cámara- "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 23 DE LA LEY 336 DE 1996 Y SE AUTORIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRÁNSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS PARTICULARES", **199** de 2020 -Cámara- "POR EL CUAL SE REGLAMENTAN LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS Y SE FIJAN LOS REQUISITOS Y CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIR PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", **242** de 2020 -Cámara- "POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN VEHÍCULO PARTICULAR INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES", y **446** de 2020 -Cámara- "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLATAFORMAS DE INTERNET PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI".

De los Congresistas,



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Coordinador Ponente

**OSWALDO ARCOS B.**  
Coordinador Ponente



**AQUILEO MEDINA ARTEAGA**  
Ponente



**MILTON HUGO ÁNGULO**  
Ponente

**CIRO RODRIGUEZ PINZÓN**  
Ponente

**VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 003 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS NO. 174 DE 2020 CÁMARA, 185 DE 2020 CÁMARA, 199 DE 2020 CÁMARA, 242 DE 2020 CÁMARA Y 446 DE 2020 CÁMARA**

**“Por medio de la cual se crea la categoría del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, y se dictan otras disposiciones”**

**El Congreso de la República de Colombia**

**DECRETA:**

**TÍTULO I.**  
**DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto crear y regular la categoría de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.

**Artículo 2. Ámbito de Aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplicarán a la categoría de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en todo el territorio nacional.

**Artículo 3. Principios.** La presente Ley se regirá por la primacía de los derechos de los usuarios, la accesibilidad, la neutralidad de red, el desarrollo y progreso científico, la libre competencia, la eficacia en el servicio, la seguridad y equidad de todos los actores, así:

**a)** La protección al usuario del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, en particular que el usuario del servicio pueda transportarse a través del medio que escoja en condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

**b)** La libertad de empresa será garantizada a todos los sujetos que intervengan en la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas; de manera que no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y demás disposiciones reglamentarias. Asimismo, deberá garantizarse que cuente con condiciones para su participación en el mercado, mejorando la calidad del servicio a conductores y pasajeros, siempre en interés de la libertad empresarial de los operadores, de sus clientes y de la economía en su conjunto.

**c)** La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de

servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, el principio de neutralidad de red y de desarrollo y progreso científico, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

El Estado deberá revisar permanentemente los modelos de negocio que surjan con las nuevas dinámicas económicas y si existen fallas de mercado para establecer una reglamentación que las cubra y de esa forma no obstaculizar la innovación y el emprendimiento, ni permitir que surjan comportamientos que distorsionen la sana competencia del mercado.

El Estado tomará las medidas necesarias para garantizar que el mercado en el sector de transporte terrestre individual de pasajeros sea flexible y adaptable a nuevas tecnologías, modalidades de negocio y demás innovaciones que surjan.

**d) Principio de sustentabilidad.** El Estado deberá tomar medidas que permitan el acceso de transportes sustentables al mercado del transporte terrestre individual de pasajeros a nivel nacional. Estas disposiciones deberán conducir al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de vida y al bienestar social sin agotar la base de los recursos naturales renovables que el transporte sostenible utiliza, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para satisfacer sus necesidades.

**Artículo 4. Definiciones.** Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:

**a) Empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediada por plataformas tecnológicas.** Se entiende por empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediada por plataformas tecnológicas, aquella persona natural o jurídica constituida legalmente bajo la normatividad colombiana con permiso emitido por la autoridad competente, quien emplea vehículo particular registrado para tal fin, para efectuar el traslado de personas de un lugar a otro.

**b) Operador de la Plataforma Tecnológica.** Toda empresa, persona natural o jurídica, que administre, opere, promueva o represente un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y opere como intermediario, conectando al usuario del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo.

**c) Plataforma tecnológica de intermediación:** Son aplicaciones o interfaces informáticas, páginas de Internet o cualquier otro medio de comunicación análoga, electrónica o digital a través de las cuales se genere el servicio de intermediación para alcanzar la prestación del servicio de movilidad colaborativa.

**d) Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.** Es aquel que se presta bajo la intermediación de una empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular debidamente registrada, a través de la celebración de un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, donde la empresa, previa solicitud del servicio por parte del usuario a través de una plataforma tecnológica, se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

**e) Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en servicio compartido.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de movilidad colaborativa

en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registrada, en aquel servicio de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí.

**f) Vehículo particular.** Es el vehículo automotor matriculado como vehículo de servicio particular conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002, la que la modifique, adicione o sustituya; al que previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley, la autoridad competente de transporte le concede registro, por solicitud de la empresa habilitada, para ser utilizado en la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

## **TÍTULO II. JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA**

**Artículo 5. Radio de acción.** El servicio público de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se presta en:

**a) El radio de acción distrital o municipal:** Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

**b) El radio de acción metropolitano:** Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios.

**Artículo 6. Autoridades de transporte.** Son autoridades de transporte competentes en la categoría de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, según su radio de acción, las siguientes:

**a) En la Jurisdicción Distrital y Municipal:** los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

**b) En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley:** La Autoridad de Transporte Metropolitana.

**Parágrafo.** Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Artículo 7. Vigilancia, Inspección y Control.** Las autoridades de transporte competentes de cada jurisdicción, serán las encargadas de ejercer la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas; incluyendo la supervisión del cumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley.

Así mismo, las autoridades de transporte competentes, serán las encargadas de adelantar las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte por los sujetos a que se refiere la presente Ley.

**Parágrafo Primero.** En todo caso, aquel que actúe en calidad de empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, así como el operador de la plataforma tecnológica, tienen la obligación de suministrar la información que requieran las autoridades del Estado colombiano.

**Parágrafo Segundo.** El incumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley, junto con aquellas contenidas en las Leyes para transporte terrestre de pasajeros, vigentes a la época de ocurrencia de los hechos, darán lugar a la aplicación de las sanciones previstas en las normas de transporte.

**Artículo 8. Competencia preferente de la Superintendencia de Transporte.** En cualquier caso, la Superintendencia de Transporte podrá, de oficio o a solicitud del Ministerio Público, iniciar o asumir la actuación administrativa adelantada por la autoridad sancionatoria competente en su jurisdicción, previo a la expedición del acto administrativo que decide en primera instancia el asunto de fondo por parte de tal autoridad. En dicho caso, la autoridad competente en su jurisdicción suspenderá la actuación y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Transporte, esta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final.

Una vez la Superintendencia de Transporte avoque conocimiento de la actuación administrativa a que se refiere el presente artículo, habrá de comunicarlo al Ministerio Público, para los efectos de su competencia.

**Parágrafo.** Con el fin de garantizar el derecho al debido proceso y demás principios de las actuaciones administrativas, estas actuaciones tendrán garantizada la doble instancia administrativa. La primera instancia competente dentro de la Superintendencia de Transporte será aquella que conozca de las investigaciones administrativas en primera instancia, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018, o las normas que lo reglamenten, modifiquen y/o sustituyan.

### **TÍTULO III. DEL ACCESO AL SERVICIO**

**Artículo 9. Identificación de conductores autorizados.** Las autoridades de tránsito podrán identificar a las personas naturales legalmente constituidas como autorizados para prestar servicio de transporte individual de pasajeros a través de plataformas, verificando que se encuentren satisfactoriamente inscritos ante el RUNT, bajo los términos del artículo 10 de la presente ley.

Las empresas de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado a través de plataformas remitirán a la autoridad competente, de manera mensual, un listado con los conductores registrados en sus respectivas plataformas y de los vehículos inscritos para la prestación de dicho servicio.

**Artículo 10. Requisitos para estar activo como persona natural legalmente constituida en una plataforma.** El operador de la plataforma tecnológica, deberá verificar la siguiente información de cada persona natural: el número de cédula, número de identificación tributaria - NIT, el nombre y la dirección de su domicilio principal. También deberá verificar los siguientes documentos:

- a) Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.
- b) Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.
- c) Licencia de tránsito del vehículo, emitida por la autoridad competente.
- d) Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.
- e) Los demás que establezca el Gobierno Nacional.

**Artículo 11. Eliminación de la restricción al incremento de taxis.** Elimínese la restricción de la que trata la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte. El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar esta medida. A partir de la entrada en vigencia de dicha reglamentación administrativa, los municipios o en quienes estos deleguen las labores de la administración del transporte, no podrán imponer un límite en el número de matrículas o de tarjetas de operación concedidas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Para efectos de la presente ley, llámese “Desmote del Sistema de Cupos” a la eliminación de la restricción de la que trata este artículo.

**Parágrafo.** Para el Desmote del Sistema de Cupos, el Ministerio de Transporte, en la reglamentación deberá prever el mecanismo mediante el cual se compensará el valor de la inversión, que los actuales propietarios de vehículos de transporte individual tipo taxi, matriculados hasta la fecha, realizaron para el ingreso del vehículo.

Para tal efecto el Ministerio de Transporte podrá imponer a los vehículos particulares y los vehículos tipo taxi que ingresen por incremento, como consecuencia de la presente ley, un monto en dinero que tendrá destinación exclusiva para la compensación antes señalada, así como podrá utilizar recursos de las multas impuestas por infracciones a las normas de transporte.

**Artículo 12. Condiciones de operación.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas se prestará teniendo en cuenta las siguientes condiciones de operación:

- a) En la jurisdicción del radio de acción autorizado.
- b) Bajo la responsabilidad de una empresa registrada ante la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.
- c) Bajo un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, entre la empresa habilitada empresa registrada ante la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas y el usuario que solicita el servicio a través de la plataforma tecnológica, donde la empresa se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

d) El acceso al servicio sólo puede darse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica, a través de la cual deberá realizar la solicitud del mismo cada vez que lo requiera.

e) Los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio no podrán recoger los pasajeros directamente en la vía pública, sin que con anterioridad el usuario haya solicitado el servicio a través de plataforma tecnológica.

f) El pago de los servicios de movilidad podrá efectuarse en efectivo o por medios electrónicos. Podrá hacerse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en la República de Colombia, sometido a inspección y vigilancia por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MINTIC).

g) La plataforma tecnológica usada para la intermediación de la prestación del servicio deberá estar debidamente registrada en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, bajo custodia del Ministerio de Transporte.

h) La plataforma, el conductor y la empresa registrada guardarán estricta confidencialidad de los datos personales del usuario.

#### **TITULO IV. VEHÍCULOS**

**Artículo 13. Vehículos.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con vehículo matriculado para el servicio particular, con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT vigente, y un máximo de diez (10) años de antigüedad contados a partir de la fecha de su matrícula, al que la autoridad de transporte competente de la jurisdicción registra y concede autorización en calidad de vehículo particular a ser usado en esta categoría de servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de la empresa registrada para operar.

**Parágrafo primero.** Los vehículos dispondrán de un periodo de transición correspondiente a veinticuatro (24) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación respectiva expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley.

**Parágrafo segundo.** Mientras el vehículo particular esté autorizado para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, estará sometido a la periodicidad y condiciones de la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes establecida para los vehículos de servicio público en los artículos 51 y 52 de la Ley 769 de 2001, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

**Artículo 14. Especificaciones de los vehículos.** Los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, deberán cumplir con los reglamentos técnicos y medidas en materia de seguridad activa y pasiva que para el uso de vehículos automotores relacionados con la materia.

**Parágrafo primero.** El Ministerio de Transporte podrá establecer nuevas especificaciones o categorías de vehículos obedeciendo a los desarrollos tecnológicos, de seguridad y comodidad de la industria automotriz y demás que considere pertinentes.

**Parágrafo segundo.** Se establecerá un periodo de transición de 24 meses para la adaptación a las especificaciones de los vehículos.

**Artículo 15. Verificación.** Las autoridades de tránsito podrán verificar el cumplimiento de los requerimientos de los vehículos y constatar que se encuentren satisfactoriamente inscritos en el Registro, bajo los términos del título V de la presente ley.

**Artículo 16. Conductores.** El servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas se prestará con conductores que cumplan con el registro correspondiente de las siguientes condiciones:

a) Personas naturales mayores de edad, que cuenten con licencia de conducción vigente como mínimo categoría B1.

b) Contar con los siguientes documentos:

1. Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

2. Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

3. Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días.

**Parágrafo Primero.** El vehículo registrado podrá ser conducido por diferentes conductores para la prestación del servicio, siempre que cada uno de los conductores esté debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Parágrafo Segundo.** El operador de la plataforma tecnológica tomará las medidas pertinentes para que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas.

**Parágrafo Tercero:** La periodicidad de renovación para la licencia de conducción B1 ha de contar con una periodicidad de renovación equivalente a la requerida para prestar servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo tipo taxi.

**Artículo 17. Autorización.** La autoridad de transporte competente de la jurisdicción procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones de los conductores, para proceder a su registro.

## TÍTULO V. REGISTRO

**Artículo 18. Registro.** Las autoridades de transporte competentes, deberán registrar las empresas y a los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Parágrafo Primero.** El Ministerio de Transporte reglamentará las características, el montaje, la operación y actualización de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, para este fin.

**Parágrafo Segundo.** El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo tecnológico necesario que permita a las autoridades competentes realizar el registro de que trata la presente Ley, entre tanto, las autoridades competentes habrán de efectuar un registro propio. Como parte del periodo de transición y durante el término de implementación del registro, los diferentes actores podrán operar o prestar el servicio.

**Artículo 19. Registro de Empresas.** La autoridad de transporte competente deberá realizar el registro de la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.

**Artículo 20. Registro del Vehículo.** Una vez registrada la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, procederá al registro del vehículo autorizado en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

**Artículo 21. Registro de Conductores.** Una vez registrada la empresa de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador a requerimiento de la empresa, procederá al registro de los conductores autorizados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

**Artículo 22. Registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas.** El Ministerio de Transporte deberá realizar el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, previa solicitud de la persona jurídica que opere la plataforma tecnológica y verificación de su constitución legal en Colombia y del cumplimiento de las disposiciones que el Ministerio de Transporte reglamente para el efecto.

**Parágrafo.** Para los efectos de la presente Ley, créase el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte. La información a registrar, procedimiento y términos serán establecidas por el Gobierno Nacional. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo de qué trata la presente Ley, entre tanto, el registro se efectuará en los términos que establezca el Ministerio de Transporte.

## TITULO VI.

### DE LOS OPERADORES DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS INTERMEDIADORAS DEL SERVICIO DE MOVILIDAD COLABORATIVA EN VEHÍCULO PARTICULAR

**Artículo 23. Responsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular.** Los operadores de las plataformas tecnológicas tienen por función la administración, promoción o representación de la plataforma que intermedia el servicio. Por lo cual, son responsables por:

a) Administrar o representar a la plataforma que efectúa la intermediación únicamente entre los usuarios del servicio y las empresas, los conductores y los vehículos debidamente registrados en los términos de la presente Ley.

b) Garantizar que mediante la plataforma tecnológica se suministre información oportuna, clara, veraz y suficiente respecto del servicio ofertado. Como mínimo se debe suministrar: datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; origen y destino del servicio; nombre, apellido y foto del conductor.

c) Garantizar que mediante la plataforma tecnológica, el usuario reciba, al momento de la confirmación del servicio solicitado, información referente al precio que pagaría discriminando los factores que lo componen, tales como tarifa fija, dinámica, entre otros. Así mismo, deberá garantizar que el valor de la tarifa no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio, salvo modificaciones en el destino, tiempo o distancia durante el recorrido.

d) Garantizar que, mediante la plataforma tecnológica que opera, el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar el servicio antes de que se ejecute la solicitud.

e) Efectuar el recaudo del valor del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas; y dar cumplimiento a la distribución de los montos de dinero que correspondan a quienes intervienen en la prestación del servicio.

f) Entregar al usuario el comprobante electrónico que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor, origen y destino del servicio, datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; y nombre y apellido del conductor.

g) Disponer que se acepte como medio de pago de los usuarios, entre otros, los medios electrónicos autorizados en la República de Colombia.

h) Gestionar la recepción del pago de las tarifas que hagan los usuarios, transacción que se efectuará para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente.

i) Asumir, pagar y responder por las cargas impositivas previstas en la normatividad tributaria vigente de acuerdo con la naturaleza de su actividad económica, especialmente, aquella relacionada con el pago del impuesto a las ventas por los servicios de intermediación de acuerdo con lo previsto en los artículos 420 y 437 del Estatuto Tributario o normas que los modifiquen, adicionen o reglamenten.

j) Contar con los medios idóneos para recibir, tramitar y responder peticiones, quejas, y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio.

k) Velar porque las empresas de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, los conductores y los vehículos cumplan con las disposiciones establecidas en la presente Ley.

l) Registrarse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT como operador de la plataforma que intermedia en la prestación de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, bajo custodia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto. Así mismo, el operador de la plataforma tecnológica habrá de mantener su registro actualizado, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte.

m) Disponer de al menos una sede física en territorio colombiano.

n) Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada de forma electrónica.

o) Atender los requerimientos que les formulen las autoridades colombianas.

p) Tomar, por su nombre y cuenta, o representar a la plataforma que por su nombre y cuenta tome los seguros exigidos mediante la presente Ley, y en los cuales figure como aseguradas las empresas y conductores autorizados para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. Sin perjuicio de que la empresa autorizada obtenga los seguros respectivos por su nombre y cuenta.

q) Verificar que las empresas, conductores y vehículos se encuentren debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para la prestación del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. De lo contrario, deberán proceder a efectuar los trámites correspondientes ante las autoridades de transporte competentes en la respectiva jurisdicción, en los términos de la presente Ley.

r) Recaudar y consignar ante las autoridades de tránsito el valor correspondiente a los aportes que se recauden por cada servicio prestado, en los términos de la presente Ley.

**Artículo 24. Protección de datos para garantizar las transacciones seguras.** Con el fin de garantizar transacciones seguras, los operadores de las plataformas tecnológicas que intermedien el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, tienen la obligación de proteger la información que reciban de los usuarios, los conductores y las empresas que presten el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. Al tiempo, los operadores de las plataformas tecnológicas a las que se refiere la presente Ley tienen la obligación de cumplir las disposiciones colombianas que se refieren a la protección de datos personales vigentes al momento de la realización de las transacciones.

**Artículo 25. Autoridad competente para supervisar los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras de movilidad colaborativa en vehículo particular.** El Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones será la entidad encargada de ejercer la supervisión, esto es vigilancia, inspección y control, respecto de los operadores de plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular a las que se refiere la presente Ley.

## TÍTULO VII. TARIFAS

**Artículo 26. Tarifa.** Las plataformas tecnológicas podrán definir su esquema tarifario bajo la forma de “libre fijación”, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, y las normas que la modifiquen o sustituyan, basándose en las variables de oferta y demanda, garantizando así la libre competencia en el Servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.

Todos los usuarios pasajeros deberán recibir información completa, suficiente y detalladamente, de forma previa a la iniciación de un viaje o servicio, sobre el valor exacto, los componentes de la tarifa y los impuestos aplicables. Este cálculo sólo podrá variar si varían las condiciones de distancia, tiempo o destino.

El pago del Servicio podrá hacerse por cualquier medio de pago admitido legalmente en Colombia. Para las transacciones en efectivo, los Operadores de Plataformas Tecnológicas deberán disponer de mecanismos de control suficientes para dar cumplimiento a las normas contables y tributarias vigentes en todo momento.

**Parágrafo Primero.** En ningún caso puede ofrecerse de manera gratuita el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.

**Parágrafo Segundo.** Las plataformas tecnológicas podrán estructurar factores de cálculos que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos que se adicionará al precio calculado con la tarifa base, sin perjuicio del cumplimiento de las normas relacionadas con protección al usuario y de libre competencia.

**Artículo 27. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.** Por iniciativa de la autoridad local correspondiente, el Concejo Distrital o Municipal según corresponda, deberá crear un fondo, denominado "Fondo para la Movilidad y la Infraestructura" destinado a la formalización del sector transporte, la modernización del parque automotor y mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad.

**Parágrafo Primero.** El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden del 1% del valor de cada servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas.

**Parágrafo Segundo.** Las empresas que presten el servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, mediante vehículos de tecnología de bajas o cero emisiones, o aquellos vehículos híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado, sólo efectuarán el pago del cincuenta por ciento (50%) del aporte.

## TITULO VIII. SERVICIOS COMPARTIDOS

**Artículo 28. Servicios compartidos.** Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí en vehículos de servicio de movilidad colaborativa en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, así como en servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, podrán prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción.

## TITULO IX. SEGUROS

**Artículo 29. Pólizas.** Los operadores de las plataformas tecnológicas, por su nombre y cuenta, en representación de las plataformas tecnológicas, o las plataformas tecnológicas, o las empresas autorizadas para la prestación del servicio, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, pólizas de seguros de responsabilidad civil que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora; y deberán tener coberturas respecto de usuarios y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de éstas.

**Artículo 30. Obligatoriedad de los seguros.** Las pólizas de seguros señaladas en la presente Ley serán en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio y para la intermediación según corresponda.

## TÍTULO X. CIUDADES INTELIGENTES

**Artículo 31. Ciudades Inteligentes.** Se conformará una mesa sobre Movilidad inteligente para proyectos de ciudades inteligentes en conjunto con los Operadores de Plataformas Tecnológicas, Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación, Representante de las Alcaldías Municipales y Distritales y Áreas Metropolitanas de manera mensual para la definición de un plan de Ciudades y Movilidad Inteligente en el país.

## TÍTULO XI. DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 32. Régimen de Transición.** Las autoridades competentes y plataformas que actualmente intermedian servicios de movilidad colaborativa en vehículo particular tendrán un periodo de dos (2) años para implementar las disposiciones previstas en la presente ley.

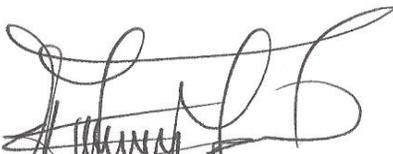
**Artículo 33. Vigencia.** Esta Ley rige a partir de su publicación.

De los Congresistas,



**EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO**  
Coordinador Ponente

**OSWALDO ARCOS B.**  
Coordinador Ponente



**AQUILEO MEDINA ARTEAGA**  
Ponente



**MILTON HUGO ÁNGULO**  
Ponente

**CIRO RODRIGUEZ PINZÓN**  
**Ponente**