



Bogotá D.C, 20 julio de 2021

Respetado

JORGE HUMBERTO MANTILLA

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Proyecto de ley “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE GENERACIÓN DE EMPLEO, FORMALIZACIÓN, COMPETITIVIDAD Y DEFENSA DEL USUARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

Señor Secretario,

Me permito presentar a consideración del Congreso de la República el siguiente Proyecto de Ley “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE GENERACIÓN DE EMPLEO, FORMALIZACIÓN, COMPETITIVIDAD Y DEFENSA DEL USUARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

Con el propósito de darle el correspondiente trámite legislativo, discusión y votación que consagra el ordenamiento jurídico colombiano respecto de los proyectos de ley.

Cordialmente,

ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República.

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



 3052204444



PROYECTO DE LEY No “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE GENERACIÓN DE EMPLEO, FORMALIZACIÓN, COMPETITIVIDAD Y DEFENSA DEL USUARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

ARTÍCULO 1. Objeto de la Ley. La presente Ley tiene por objeto apoyar al sector del transporte colombiano en su proceso de formalización y competitividad invirtiendo esfuerzos en cambios necesarios para reducir los costos asociados a la operación y mejorar la calidad del servicio para los usuarios y conductores.

ARTÍCULO 2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones, a las autoridades locales de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte, a los propietarios y conductores de vehículos, al igual que personas jurídicas y naturales que presten servicios complementarios a través de aplicaciones.

ARTÍCULO 3. Principios: La presente Ley se regirá por la primacía de los derechos de los usuarios, la accesibilidad, la neutralidad de red, de descentralización, la libre competencia, la eficacia en el servicio, la seguridad y equidad de todos los actores

ARTÍCULO 4. Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) **Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo e intermediado por plataformas tecnológicas (empresa SPT):** Se entiende por empresa SPT aquella persona natural o jurídica constituida legalmente bajo la normatividad colombiana con permiso emitido por la autoridad competente en esta categoría de servicio público de transporte quien emplea vehículo público o 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 opera 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 público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo e intermediado por plataformas tecnológicas (SPT):** Es aquel que se presta bajo la intermediación de una empresa de movilidad colaborativa en

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



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 público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo e intermediado por plataformas tecnológicas en servicio compartido (SPT 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 público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo, intermediado por plataformas tecnológicas

ARTÍCULO 5. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes en la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo, intermediado por plataformas tecnológicas, según su competencia, 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.
- c) En la Jurisdicción Nacional: El Ministerio de Transporte.

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 6. Identificación de conductores autorizados. Las autoridades de tránsito podrán identificar a las personas naturales legalmente constituidas como autorizadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo, intermediado por plataformas tecnológicas, verificando que se encuentren satisfactoriamente inscritos ante el RUNT.

Parágrafo transitorio. El Ministerio de Transporte reglamentará en los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley los requisitos para estar activo como persona natural legalmente constituida en una plataforma.

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



ARTÍCULO 7. Autoridad competente para supervisar los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo. La Superintendencia de Transporte será la entidad encargada de ejercer la supervisión, esto es vigilancia, inspección y control, respecto de los operadores de plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo a las que se refiere la presente Ley. Parágrafo. De conformidad con el artículo 19 de la Ley Estatutaria 1581 de 2012, la Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá la vigilancia para garantizar que en el tratamiento de datos personales se respeten los principios, derechos, garantías y procedimientos previstos en dicha ley

ARTÍCULO 8. Las autoridades de transporte mencionadas en el artículo 5 de la presente ley, determinarán y reglamentarán las alternativas de solución que pueda aplicarse mejor en su territorio:

- a) **Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.** La autoridad local correspondiente y el Concejo Distrital o Municipal según corresponda, deberá crear un fondo, denominado "Fondo para la Movilidad y la Infraestructura" destinado a la compensación por el "desmante del sistema de cupos", formalización del sector transporte y mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad. Los recursos del Fondo también serán destinados para el desarrollo de infraestructura, mercadeo y publicidad y demás requerimientos necesarios para las actividades del sector 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.

El Fondo estará financiado por los aportes que se recauden del 1% del valor de cada servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo, intermediado por plataformas tecnológicas. El anterior será un fondo como una cuenta especial del Ministerio de Transporte, con personería jurídica que contará, sin perjuicio de los demás integrantes que determine el Gobierno, con un (1) representante de los conductores de vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas y un (1) representante de los conductores del gremio taxista en su junta directiva.

- b) **Plataforma Tecnológica Pública y Gratuita.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, desarrollará y mantendrá vigente una aplicación gratuita y de código abierto para la prestación del servicio de transporte público terrestre, que incluya todas las alternativas de transporte disponibles en el territorio. Esta aplicación deberá estar en funcionamiento a más tardar 6 meses después a la expedición de la presente Ley.
- c) **Régimen Sancionatorio.** 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

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



por los sujetos a que se refiere la presente Ley. 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.

- d) **Sistema de Cupos.** El Ministerio de Transporte solución de fondo a las fallas de mercado asociadas a los cupos de taxi, servicios de lujo y servicios especiales; la cual debe contemplar la recompra de todos los cupos por parte del Gobierno Nacional y la liberación del mercado de cupos de taxis, servicios de lujo y servicios especiales en Colombia; uno de los objetivos de la solución debe ser que (I) los trámites y sus tiempos -, (II) las barreras de entrada y salida -, y (III) los costos e inversiones asociados a la operación y prestación de servicios en este mercado sean mínimos y reflejan beneficios para los usuarios finales
- e) **Sistema Inteligente Integrado de Transporte.** 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 Movilidad Inteligente e Integrado en el país

ARTÍCULO 7: Bajo ninguna circunstancia se prohibirá 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.

ARTÍCULO 8. Vigencia. Las autoridades competentes tendrán un periodo de dos (2) años para implementar las disposiciones previstas en la presente ley. Esta ley rige a partir de su publicación.

Cordialmente,

ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



 3052204444



PROYECTO DE LEY NO. “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVE GENERACIÓN DE EMPLEO, FORMALIZACIÓN, COMPETITIVIDAD Y DEFENSA DEL USUARIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

El presente proyecto de Ley tiene por objeto establecer soluciones de fondo a los retos que actualmente presenta el sector del transporte en Colombia ante la velocidad de los cambios tecnológicos. El enfoque inicial de la ley es una solución urgente para el transporte público individual de pasajeros. Esto con el fin de apoyar el proceso de modernización de taxistas y conductores en Colombia con la ayuda de aplicaciones que les permita ser más eficientes, ahorrar tiempo y tener más oportunidades de trabajo. De igual manera, estas aplicaciones le brindan al usuario transparencia y confiabilidad en el servicio. Por lo tanto, las aplicaciones públicas, gratuitas y de código abierto podrían ser de gran utilidad para quienes prestan un servicio y para quienes reciben el servicio especialmente en el sector del transporte.

1. ANTECEDENTES

1.1. Normativo

En la legislatura 2014-2014, radicamos junto con el Senador Mauricio Lizcano el proyecto de Ley No 093 de 2014 Senado “Por medio del cual se dictan medidas relacionadas con el transporte individual de pasajeros”¹ el cual contenía el sistema de lujo dentro del sistema de transporte público individual de pasajeros. Iniciativa que el Gobierno Nacional decidió implementar por medio del Decreto 2297 de 2015 “(...) en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo”² y la resolución 2163 de 2016 “Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones”³ desde el Ministerio de Transporte. Igualmente, radicamos junto con el Representante a la Cámara Alfredo Deluque y el apoyo de muchos otros congresistas, el proyecto de Ley No. 044 de 2015 de Cámara “Por medio del cual se licencia el uso de plataformas virtuales en el transporte terrestre de

¹ García, Z. (2014). “Por medio del cual se dictan medidas relacionadas con el transporte individual de pasajeros”

² Gobierno Nacional. (2015). “Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, título 1, parte 2, libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo”. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=63983>

³ Ministerio de Transporte. (2016). “Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66414>

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



pasajeros⁴ el cual buscaba implementar licencias para las empresas propietarias de plataformas virtuales en la prestación del servicio basado en la experiencia de México.

Durante la última legislatura (2020-2021) se radicaron 6 iniciativas de diferentes partidos políticos que se acumularon para poder sacar adelante la reglamentación de las plataformas de transporte en el país⁵. Lamentablemente, tras ser aprobado el informe de ponencia, y tener la esperanza de iniciar la modernización del transporte en el país, en el momento de entrar a discutir el contenido del proyecto de ley se presentaron amenazas en la alteración del orden público y en el marco del paro nacional⁶ se terminó de nuevo archivando la iniciativa.

1.2. Conflictos entre Taxistas y Plataformas de Transporte

Uber es un servicio de transporte que funciona de manera similar a la de los taxis convencionales; la diferencia entre uber y los taxistas es que el primero presta el servicio con conductores particulares. De esta manera permite que cualquier conductor con cualquier automóvil, ofrezca su vehículo particular para realizar el servicio de transporte a los ciudadanos. Uber funciona a través de una aplicación para teléfonos móviles, donde el GPS ubica al cliente y muestra que vehículos de las plataformas de transporte están más cercanos y disponibles a la ubicación del pasajero, el viaje se paga por medio de tarjeta de crédito, tarjeta que con anterioridad el usuario ha tenido que asociar a la aplicación; no existe opción alguna de pagar en efectivo. El principal argumento en el conflicto entre taxistas y las plataformas se basa en la competencia desleal hacia los taxistas, porque independientemente de que su cobro sea mucho más alto que el de los taxis convencionales, han creado del servicio de transporte una alternativa atractiva para los usuarios, lo cual hace que estos lo prefieran al momento de transportarse.

⁴ García, Z. (2015). "Por medio del cual se licencia el uso de plataformas virtuales en el transporte terrestre de pasajeros". Recuperado de http://www.imprenta.gov.co/gacetap/gaceta.mostrar_documento?p_tipo=05&p_numero=044&p_consec=42380

⁵ 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 Nos. 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 TRANSPORTE 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 TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS TIPO TAXI"

⁶ Portafolio (2021) ¿Por qué se cayó el proyecto para regular las plataformas digitales? Disponible en: <https://www.portafolio.co/economia/por-que-se-cayo-el-proyecto-para-regular-las-plataformas-digitales-551628>

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



De igual manera, la preferencia de los usuarios hacia las plataformas ha causado una gran disminución al negocio de los taxistas tradicionales, así como el de los grandes propietarios de taxis, quienes vienen operando en monopolio no solo en nuestro país sino en muchos países. Estas compañías de taxis lo que hacen es limitar la competitividad de los taxistas al no tener la capacidad de innovación ante el cambio tecnológico que las plataformas de transporte han venido introduciendo en el sector. A raíz de este continuo conflicto, la Secretaría de Movilidad de Bogotá ha estado en jaque, al igual que el servicio de transporte con los continuos paros y marchas por parte del gremio de los taxistas; se han presentado numerosos casos de agresiones de los taxistas hacia la ciudadanía y ante conductores de vehículos particulares que prestan este tipo de servicios y por lo mismo actualmente hay tanta indignación en la ciudadanía de Bogotá. No hay que olvidar, que aplicaciones como Uber, Didi, Cabify, entre otras aplicaciones más han ido iniciando operaciones también en otras ciudades de nuestro país, como: Cali, Medellín, Barranquilla y Cartagena ⁷.

Por lo anterior aquí descrito, es necesario que el Gobierno Nacional haga una intervención inmediata al problema. Para ello el Estado debe empezar a tomar medidas de fondo que solucionen los conflictos y permitan a estos servicios de transporte prestar sus servicios de forma justa y equilibrada. El Gobierno Nacional debe empezar reconociendo y protegiendo el principio de neutralidad en la red y el derecho al trabajo.

2. CONSIDERACIONES DEL AUTOR

2.1 Derecho al Trabajo:

Se considera que la presente ley actúa en el desarrollo de ayudar a promover y reconocer el trabajo que realizan los taxistas y las personas que conducen vehículos de transporte público terrestre. Hay que exaltar las labores que realizan estas personas, promocionando su trabajo e incentivando a los colombianos a que realicen el uso de los servicios que prestan estos vehículos y apoyando al Gobierno Nacional para que se lleva a cabo cambios de modernización necesarios en el sector, cambios que permitan que este oficio sea más reconocido, valorado, usado y recordado. De igual manera es importante resaltar, que la presente Ley quiere proteger el derecho al trabajo tal y como lo dispone La Constitución Política de 1991, en su artículo 25:

“El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.” ⁸

Como lo establece el anterior artículo, es deber del Estado velar por la protección de este derecho y brindar unas garantías que permitan el cumplimiento cabalmente del mismo. Cada persona escoge un oficio diferente para desempeñarse a lo largo de su vida, oficio

⁷ EL PAÍS. (2015). “¿Qué pasará con el servicio de Uber en Cali?”. Recuperado de

<http://www.elpais.com.co/elpais/cali/noticias/pasara-con-servicio-uber-cali>

El TIEMPO. (2015). “Uber inicia operaciones en Cartagena desde esta martes”. Recuperado de

<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/uber-inicia-operaciones-en-cartagena/16469268>

⁸ Constitución Política de Colombia. Julio de 1991.

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



que debe ser respetado, valorado y apoyado por el Estado, pero ante todo debe contar con un mínimo de posibilidades laborales que permitan el desempeño del oficio. Nosotros como representantes del pueblo y como legisladores de este país, debemos proteger y brindar garantías para que existan oportunidades laborales; el hecho de que existan estas oportunidades de trabajo ayuda a que los índices de pobreza de nuestro país disminuyan, así como permite que haya mayor porcentaje de habitantes que ingresen a realizar sus estudios superiores, también permite que los ingresos mensuales de una familia colombiana aumente, entre otras.

Lo anterior, debido a que el derecho al trabajo va conexo con otros derechos como lo son los derechos económicos y sociales, así lo estableció la Corte Constitucional en su Sentencia C- 593 de 2014.

“La jurisprudencia constitucional ha considerado que la naturaleza jurídica del trabajo cuenta con una triple dimensión. En palabras de la Corporación la “lectura del preámbulo y del artículo 1º superior muestra que el trabajo es valor fundante del Estado Social de Derecho, porque es concebido como una directriz que debe orientar tanto las políticas públicas de pleno empleo como las medidas legislativas para impulsar las condiciones dignas y justas en el ejercicio de la profesión u oficio. En segundo lugar, el trabajo es un principio rector del ordenamiento jurídico que informa la estructura Social de nuestro Estado y que, al mismo tiempo, limita la libertad de configuración normativa del legislador porque impone un conjunto de reglas mínimas laborales que deben ser respetadas por la ley en todas las circunstancias (artículo 53 superior). Y, en tercer lugar, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 de la Carta, el trabajo es un derecho y un deber social que goza, de una parte, de un núcleo de protección subjetiva e inmediata que le otorga carácter de fundamental y, de otra, de contenidos de desarrollo progresivo como derecho económico y social.”⁹

Es preciso manifestar que el trabajo es toda aquella actividad física, intelectual o material que realice una persona, tal cual como lo establece el Código Sustantivo del Trabajo en su artículo 5. “ARTÍCULO 5o. DEFINICIÓN DE TRABAJO. El trabajo que regula este Código es toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo.”¹⁰

Por todo lo anterior, es importante promocionar y ayudar a que el trabajo de estas personas que se dedican a conducir un vehículo para así brindar un servicio de transporte terrestre, cuente con unas condiciones mínimas que le proporcionen una estabilidad laboral, pero dichas condiciones van variando con el transcurso del tiempo y la llegada de nuevas tecnología, por lo mismo el Gobierno Nacional debe brindar soluciones de fondo a los retos que traen consigo estos cambios.

2.2. Neutralidad de la Red.

⁹ Sentenci C- 593de 2014. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. Agosto de 2014.

¹⁰ Código Sustantivo del Trabajo. Agosto de 1950.

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



Una Red Neutral es aquella que permite la comunicación de punto a punto sin alterar su contenido. En otras palabras todo el tráfico que existe en internet debe ser tratado por igual, independientemente de su tipo y procedencia.¹¹

“Así como se habla de libertad de expresión en medios de comunicación como: televisivos, radiales e impresos; la Internet es la libertad de expresión digital. Es por ello que la importancia de la neutralidad de la red toma un significado relevante en aquellos lugares donde se quiere imponer o ya existe el veto a la información o expresión en los medios tradicionales de comunicación”¹²

2.3. Beneficios que traen las aplicaciones para el país:

Hay que reconocer que con la llegada de determinadas aplicaciones al sector del transporte terrestre en el país se ha logrado solucionar en cierta parte problemas como: Congestión en los transportes, movilidad, Confianza en el vehículo, Planificación, entre otras. Por lo mismo, con el pasar de los días son más las empresas que aprovechan la tecnología móvil para mejorar sus operaciones y cumplirlas en tiempo real. Se hace necesario que el Gobierno Nacional empiece a implementar en el país estas tecnologías móviles, para así lograr hacer más fluidos, transparentes y eficientes todos nuestros procesos en el sector de transporte. La incursión del Gobierno en aplicaciones gratuitas va mucho más allá del sector de taxis; de la misma manera, todas las personas que transportan pasajeros en lanchas o chalupas no cuentan con recursos o márgenes o la preparación para invertir en una aplicación que les ahorraría tiempo, problemas y dinero tanto a los operadores como a los pasajeros siendo que una aplicación beneficiaria no solo a un pasajero o transportador sino a TODOS los usuarios y operadores del país. Por lo tanto, el retorno social de la inversión en aplicaciones para servicios públicos y que aporten a los derechos de las personas - como en este caso el derecho al trabajo y la movilidad - es una tarea en la que debe incursionar el Estado.

Desde marzo de 2016 hemos venido trabajando sobre el tema del transporte y la modernización y que hemos puesto en evidencia en varios medios de comunicación¹³. A raíz de los sucesos más recientes en el mundo del transporte público individual, desde el Congreso planteamos medidas que den soluciones a este sector del que hacen parte los taxis. El drama se ve matizado por hechos de violencia y situaciones de orden público como se ha visto en los paros nacionales de taxistas y conductores de servicios especiales, hechos que lastimosamente terminan perjudicando a los usuarios y deteriorando su calidad de vida, por eso el Estado es el llamado a actuar y dar solución a

¹¹ Xataca.”Neutralidad de la red: qué es, cómo se vulnera y la situación los principales países”. (Noviembre de 2014)

¹² 1 Xataca.”Neutralidad de la red: qué es, cómo se vulnera y la situación los principales países”.

(Noviembre de 2014).Onchi, Miura Felipe. CIO Perú. “La importancia de la neutralidad de la red”. (Agosto de 2014). Recuperado

de <http://cioperu.pe/articulo/16688/la-importancia-de-la-neutralidad-de-la-red/>

¹³

<https://www.andresgarciazuccardi.com/7-practicas-clave-para-mejorar-el-transporte-individual-de-pasajeros/>

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



3052204444



la revolución tecnológica del transporte que algunos sectores no han asimilado de forma positiva. Estos son siete puntos que, ayudarán a los colombianos a mejorar el transporte público individual sin cerrar las puertas al avance tecnológico.

1. **LAS PLATAFORMAS DIGITALES SON NECESARIAS** en el día a día de los colombianos, más aún para los taxistas y conductores de servicio público en general; porque mejoran la productividad de quienes prestan un servicio y la calidad de vida de quienes las usan: en adición abren las puertas para generar oportunidades de empleo a miles en el sector de servicios. Como explicación a las personas que son nuevas a este tema, las aplicaciones sencillamente son programas o software que pueden ser usados desde dispositivos móviles como celulares inteligentes.
2. **TARIFAS FLEXIBLES** con el bolsillo del colombiano y coherentes con la calidad del servicio y el esfuerzo del conductor; después de todo, no da lo mismo prestar un servicio un 31 de Diciembre durante hora pico y en medio de un aguacero y de la misma forma no puede esperar un conductor que un pasajero pague la misma tarifa a cambio de encontrarse en un vehículo que huele mal y deje al pasajero por ejemplo con manchas en su pantalón. En esta categoría es importante incluir tarifas adicionales para taxistas que cuenten con beneficios adicionales para la movilidad de la ciudad y la salud de los usuarios como un porta-bicicletas.
3. **PREMIAR A CONDUCTORES EJEMPLARES** con incentivos que apoyen el desempeño de un trabajo de calidad -Sistema de evaluación por puntos-. Reconocer y premiar las cualidades humanas de los conductores que prestan un servicio de calidad y que mantienen el vehículo en óptimas condiciones que causan efectos directos sobre la satisfacción de los ciudadanos.
4. **REGULAR EL MERCADO DE CUPOS** buscando beneficios para los usuarios con reglas transparentes e inteligentes en la compra, venta y traspaso de cupos para combatir fallas en el mercado. La idea sería que el Gobierno Nacional sencillamente recompre todos los cupos y acabemos con las mafias y la corrupción asociados a los mismos bajo la condición y la intención de posteriormente reducir las barreras para ingresar al mercado haciendo que los cupos sean ilimitados y el “costo” de un cupo sea “cero”.
5. **PROMOVER EL USO COMPARTIDO** de taxis y otros vehículos debido a los beneficios económicos que genera y en respuesta a la tendencia de la economía colaborativa y prácticas que vemos todos los días en el sector; cada vez más fáciles de coordinar gracias a la ayuda de nuevas tecnologías.
6. **MEJORES CONTROLES** por parte del Gobierno y el Congreso a los procesos de asignación de tarifas que actualmente se encuentran en manos de los entes territoriales por medio de los cuales se logre la implementación de mejores prácticas a nivel mundial al igual que mejores controles a la calidad del servicio que reciben los usuarios.
7. **UNA POLÍTICA ENFOCADA HACIA EL USUARIO** que tenga como resultado final hacer que el proceso sea lo más sencillo y económico posible para los usuarios y abrir las puertas a ideas que en el pasado eran tan polémicas como por ejemplo reformar las planillas intermunicipales y la fusión de taxis y servicios especiales en una sola modalidad de servicio.

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



 3052204444



Estas medidas necesitan la participación de diferentes sectores y entidades. De llevarse a cabo permitirán dar un giro al sistema público de transporte en Colombia que no tiene la mejor percepción por parte de los usuarios, pero que cumple el objetivo de garantizar el derecho básico de la locomoción y que ahora cuenta con una herramienta a la que no se le pueden cerrar las puertas: la tecnología.

Desde el 2016 aún no se han evidenciado cambios en la legislación y en la regulación de transportes que permitan modernizar el sector y contribuir tanto a la movilidad como a la calidad de vida de los ciudadanos. Desde la llegada de Uber al país han sido presentados siete (7) PLs y tres (3) decretos con el objetivo de encontrar soluciones y se abrió un debate sobre el transporte y las nuevas tecnologías que ni el Gobierno ni el Congreso han podido dominar. Antes de la llegada de estas plataformas existían problemas estructurales en el modelo tradicional con el que funcionan taxis y sus cupos en Colombia y es deber del Estado, y en especial del Ministerio de Transporte, encontrar soluciones al reto que significan estas nuevas aplicaciones, sino en general, al modelo anticuado de transporte público individual.

A nivel internacional, las Naciones Unidas reportó sobre el empleo en las plataformas digitales que: De 2010 a 2020, el número de plataformas digitales se ha quintuplicado, pero el 70% de los ingresos se los llevan dos países: Estados Unidos y China, estas plataformas provocan nuevas oportunidades de empleo a los jóvenes, las mujeres y los migrantes¹⁴

CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PUDIESEN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, se podría considerar un posible conflicto de interés en el caso de Congresistas o cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, que sean empleados, socios, o accionistas de cualquier persona jurídica o grupos de interés que participen en plataformas y empresas de transporte.

La descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar sobre el trámite del presente proyecto de ley, no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales que pueda encontrar durante el trámite del proyecto.

¹⁴ <https://news.un.org/es/story/2021/02/1488562>



Por último, de acuerdo con Ordoñez (2013) “una vez el problema público ha sido claramente identificado y debidamente estructurado, el siguiente reto es identificar o diseñar la mejor alternativa de solución posible. (...)” en este caso, la alternativa que proponemos desde el Congreso de la República, involucra a todos los actores involucrados en el tema y que, teniendo en cuenta las iniciativas presentadas anteriormente, y la regulación que ha intentado brindar el Gobierno Nacional en los últimos años, consideramos debe ser ajustada de acuerdo a las necesidades y condiciones de cada territorio donde exista un problema con respecto a la prestación de los servicios de transporte público.

Con la velocidad del cambio tecnológico, el Estado se ve enfrentado al reto de modernizarse y hay situaciones como la que vivimos los colombianos hoy en día con Uber y otras plataformas tecnológicas, en las que se hace necesario un marco legislativo novedoso que incluya a los actores implicados y beneficie al usuario.

Cordialmente,

ANDRÉS GARCIA ZUCCARDI
Senador de la República

#PensemosDiferente

www.andresgarciazuccardi.com



 3052204444