



Bogotá D.C. noviembre 10 de 2021

Doctor
Jorge Humberto Mantilla Serrano
Secretario General
Cámara de Representantes
Capitolio Nacional
Ciudad

Asunto: Radicación proyecto de ley *“Por medio de la cual se regula el servicio público de transporte individual en vehículo particular intermediado por plataformas digitales”*

Doctor Mantilla:

De la manera más atenta y en armonía con lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992, presento a consideración de la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley *“Por medio de la cual se regula el servicio público de transporte individual en vehículo particular intermediado por plataformas digitales”*, iniciativa legislativa que cumple las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagradas en el artículo 145 de la citada Ley.

Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 del Reglamento del siguiente Proyecto:

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



PROYECTO DE LEY No. __ de 2021 Cámara

“Por medio de la cual se regula el servicio público de transporte individual en vehículo particular intermediado por plataformas digitales”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto la regulación del Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales.

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 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

Artículo 3. Definiciones.

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.
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 facilitan la interacción entre Conductores y Usuarios PIM para la prestación de un Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Intermediado por plataformas digitales.

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 y los Vehículos.
4. **Servicio Público de Transporte individual en vehículo particular Intermediado por plataformas digitales:** El 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.
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 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.
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 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. No se exigirá el cambio de tipo de servicio de particular a público de los vehículos que se dispongan para este servicio, ni se exigirá cambio de placas.

Artículo 4. Adición al Artículo 5° de la Ley 336 de 1996. Adiciónese un párrafo 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 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”.

TITULO II REGISTRO

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 podrá ser consultado de acuerdo con los criterios que fije el Ministerio de Transporte, y se sujetará a las disposiciones vigentes para el RUNT.

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

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



el RUNSPTI la vinculación con cada una de las PIM. Para el registro de los 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.

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.

TITULO III

CONDICIONES DEL SERVICIO, VEHÍCULOS, TARIFAS Y PÓLIZAS DE SEGUROS

Artículo 6. Vehículos para la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales: Se podrán emplear vehículos particulares para la prestación del Servicio Público de Transporte Individual, siempre y cuando exista la intermediación de Plataformas Digitales de forma permanente.

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 establecidos mediante criterios técnicos de seguridad y deberán ser equiparables a los exigidos a los vehículos tipo taxi.

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.

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

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



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 Público de Transporte individual 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.

Las OPIM deberán disponer de métodos de reporte en tiempo 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.

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.

Los usuarios conductores, de manera colectiva, podrán acordar con las OPIM la fijación de una remuneración mínima para cada servicio.

Artículo 8. Pólizas de seguro. Las OPIM deberán contratar, bajo su cargo y costo, pólizas de seguros que cubran a los Usuarios Conductores, los 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 cualquier siniestro que se presente durante la prestación del Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



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.

2. Póliza de seguros para Usuarios Conductores: Póliza cuyo beneficiario sea el usuario conductor, y asegure por lo menos los riesgos por muerte o incapacidad absoluta o parcial por accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor; o por muerte violenta o incapacidad absoluta o parcial causada durante el ejercicio de su labor de conductor por hurto o tentativa de hurto o cualquier conducta delictiva ocurrida durante la prestación del servicio o utilización de la plataforma a la espera de un servicio, así como las pérdidas patrimoniales que sufra el Usuario Conductor durante la prestación del servicio, por accidente o por conducta delictiva, incluyendo pero sin limitarse al hurto o pérdida del vehículo, aún en los casos cuando el vehículo no sea de propiedad del Usuario Conductor.

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 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.

TITULO IV DE LAS OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LOS ACTORES DEL SERVICIO

Artículo 9. Obligaciones de las OPIM. Las OPIM están obligadas a

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

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

obligaciones y derechos conferidos por la presente Ley.

2. Dicha persona jurídica colombiana o sucursal 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.
3. Cuando una PIM sea nueva en el 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, vigilancia y sanción a las normas de calidad que resulten aplicables al Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular Intermediado por Plataformas Digitales.
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.
6. Proporcionar documentación suficiente que evidencie el registro de Usuario Conductores y Vehículos cuando así se solicite.
7. Actualizar el RUNSPTI cuando el Usuario Conductor y/o el Vehículo dejen de operar a través de la PIM.
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.

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 servicio, así como en la fijación de una remuneración mínima que puede ser acordada de forma colectiva entre usuarios Conductores y las OPIM.
10. Las OPIM deberán contar con sistemas de seguridad y validación de usuarios, para garantizar la seguridad e identidad de Usuarios Pasajeros y de Usuarios Conductores.
11. En caso de la ocurrencia de un siniestro o de una conducta ilícita y/o delictiva, las OPIM deberán suministrar la información y pruebas necesarias y suficientes para que la víctima y/o las autoridades competentes puedan iniciar y dar trámite oportuno a las denuncias e investigaciones que correspondan. No se exigirá a los usuarios pasajeros y/o usuarios conductores disponer de una orden judicial o de autoridad competente para expedir las certificaciones o pruebas necesarias para ejercer sus derechos e iniciar las denuncias respectivas ante las autoridades competentes
12. Las OPIM deberán contar con mecanismos de asistencia al usuario para prestar acompañamiento y asesoría inmediata a los usuarios conductores y usuarios pasajeros que sufran algún tipo de accidente o sean víctimas de un delito durante la prestación o utilización del servicio.
13. En caso de accidente y/o conducta delictiva, las OPIM deberán activar de inmediato las pólizas de seguros dispuestas en la presente Ley, y deberá informar oportunamente a los usuarios conductores y/o usuarios pasajeros que resulten involucrados.

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 prestan el Servicio Público de Transporte Individual en vehículo particular



Intermediado por Plataformas Digitales deberá adoptar adicionalmente las siguientes condiciones especiales:

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.

10.2 Participación en modificación de tarifas y porcentajes: 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 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 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.

10.3 Protección de usuarios conductores, asesoría y acompañamiento en caso de conductas delictivas o accidentes: Cada OPIM deberá disponer de mecanismos suficientes para garantizar la identidad de los usuarios pasajeros, para evitar la comisión de conductas delictivas o fraudes que perjudiquen a los usuarios conductores. En caso de un accidente, siniestro o ocurrencia de una conducta delictiva, las OPIM dispondrán de la asesoría y acompañamiento a los usuarios conductores, y deberán suministrarles toda la información y pruebas necesarias para iniciar las respectivas denuncias ante las autoridades competentes. Igualmente, las OPIM deberán iniciar las acciones requeridas para activar y hacer efectivos los cubrimientos de las pólizas de seguros respectivas establecidas en el artículo 8 de la presente Ley



TÍTULO V

MODERNIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN DEL SERVICIO INDIVIDUAL TIPO TAXI

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 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.

Dicha reglamentación deberá contener como mínimo:

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 normas municipales o distritales que resulten vigentes.

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, y para calcular el monto de la compensación, el Gobierno Nacional establecerá un mecanismo que podrá incorporar variables como los reportes tributarios de dichas transferencias, los valores de referencia en cada ciudad, los años de duración, entre otros aspectos que consideren pertinentes y oportunos para fijar los montos de las compensaciones.

11.3. Un mecanismo que permita la implementación de metodologías dinámicas para la fijación de tarifas para el servicio individual tipo taxi, basadas en las variaciones de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



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. Fondo de Compensación y contribuciones a cargo de las OPIM. Las OPIM deberán hacer una contribución correspondiente al 3% sobre el valor facturado por cada Servicio Público de Transporte Individual en 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 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.

TITULO VI INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

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 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.

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:

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

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 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).

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.

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 Intermediación para la Movilidad.

(...)”

Artículo 15. 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, 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 municipio o área metropolitana.

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 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 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.

**TITULO VII
DISPOSICIONES FINALES**

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. Vigencia y Derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



A handwritten signature in black ink, which appears to read "Mauricio Toro Orjuela".

MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY NO. ____ DE 2021 CÁMARA

“Por medio de la cual se regula el servicio público de transporte individual en vehículo particular intermediado por plataformas digitales”

La cotidianidad actual presenta variados problemas cuya solución más efectiva se encuentra a través de tecnologías de la información. Estas buscan mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, y se desprenden en su mayoría de los principios de la economía colaborativa, entendida como el uso compartido de bienes y servicios con el fin de emplearlos de formas más eficientes, a través de nuevas tecnologías.

En este sentido, en los últimos años la economía colaborativa ha logrado introducir nuevas formas de producción, comercio y consumo. Especialmente, ha modificado la manera como se intercambian bienes y servicios, al tener como elemento esencial las tecnologías de la información y la comunicación (TIC).

En la actualidad, la mayoría de las aplicaciones y plataformas digitales se enmarcan dentro de los principios de la economía colaborativa, siendo el transporte el segundo sector más popular en el que operan las iniciativas que surgen en el marco de esta estructura económica. De esta forma, las economías colaborativas han sido consideradas como un elemento disruptivo que está revolucionando la industria.

En materia de movilidad se han desarrollado una amplia gama de plataformas digitales, que sirven como intermediarias entre usuarios y prestadores del servicio de transporte. Este es el caso del *ride-hailing* y *ride-sharing*, que desde el año 2010 empezó a expandirse en distintas ciudades norteamericanas y desde el 2012 en China, que constituye hoy el principal mercado a nivel mundial, para luego expandirse en diferentes partes del mundo, siendo Colombia un ejemplo de ello.

En este sentido, las aplicaciones y plataformas digitales hoy en día son consideradas un elemento presente y necesario en la cotidianidad de los habitantes de Colombia. A tal punto que este fenómeno viene siendo reconocido en diferentes disposiciones legales desde hace ya algunos años, siendo un claro ejemplo de ello los tres últimos

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



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 ciberespacio. 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 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 en los últimos tres PND, resulta claro que las aplicaciones y plataformas digitales constituyen un elemento cada vez más presente en la cotidianidad de los ciudadanos colombianos, razón por la cual es un fenómeno que necesita ser regulado en su integridad.

Algunas de las razones por las cuales se debe regular en Colombia a las economías colaborativas y plataformas digitales, se exponen a continuación.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

1. Crecimiento económico

Las plataformas digitales de transporte intermediado hacen parte de las economías colaborativas. Estas últimas han demostrado generar diversos beneficios económicos, específicamente: (i) la reducción de costos de transacción, por la agilidad e inmediatez que caracterizan a las nuevas tecnologías; (ii) la promoción del emprendimiento; (iii) la eficiencia en el uso de los productos, lo que se traduce en productividad; y (iv) menores asimetrías de la información, pues busca que el usuario digital reduzca los costos de búsqueda de información, a fin de que pueda elegir con la menor posibilidad de error¹.

Según el Ministerio de Tecnologías de la Información y la Comunicación, el aporte de las economías colaborativas y las plataformas digitales al crecimiento del Producto Interno Bruto de Colombia en 2018 fue de aproximadamente un 5%² del PIB.

En materia tributaria la tendencia de crecimiento es semejante, pues la introducción de nuevas plataformas digitales ha representado para el Estado Colombiano un recaudo de impuestos muy superior en comparación con años anteriores. Un ejemplo de ello fue Uber Colombia S.A.S., que para el año 2018 contribuyó cuarenta y cuatro mil millones de pesos (\$44.000.000.000) por concepto de obligaciones tributarias³.

2. Fomentar la innovación de los ciudadanos

Resulta importante resaltar que este tipo de plataformas digitales han sido resultado de la democratización de las TIC y de la innovación creciente por parte de los ciudadanos, cuya promoción es uno de los propósitos que debe ser cumplido por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, tal como afirma la Ley 1951 de 2019.

3. Emprendimiento y nuevas formas de trabajo

Tal y como sostuvo la Comisión Europea (2016) en su documento “*una agenda para la economía colaborativa*”, los nuevos modelos empresariales, impulsados por la

¹ Superintendencia de Industria y Comercio: Regulación y Competencia en Economías Colaborativas; Banco Interamericano de Desarrollo (2017). Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe

² <https://elnuevosiglo.com.co/articulos/08-2016-economia-digital-aportara-5-al-pib-del-pai>

³ <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/este-ano-uber-ha-pagado-unos-44-000-millones-en-impuestos-524025>



innovación tecnológica, contribuyen significativamente a la competitividad de un Estado y crea nuevas oportunidades de desarrollo para los ciudadanos, específicamente desde la perspectiva del emprendimiento laboral⁴.

En relación con lo anterior, en el año 2017 el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁵ afirmó que *“desde hace algunos años existe una fuerte tendencia hacia un entorno laboral con más trabajadores autónomos o por cuenta propia quienes, por medio de nuevas tecnologías y plataformas digitales, obtienen ingresos. Un ejemplo de ello es un estudio realizado en 2015 de FreelancersUnion y UpWork, en el cual se indica que en Estados Unidos hay casi 54 millones de trabajadores autónomos, lo que representa 34% de la fuerza laboral estadounidense. Un 43% de ellos son millennials y la mayoría de los nuevos trabajadores autónomos se incorporan a partir de la economía colaborativa. La tendencia marca que llegarán a representar 50% de la fuerza laboral en 2020, según un artículo de Forbes (Forbes, 2016). Son cada vez más los trabajadores autónomos que encuentran oportunidades laborales a través de plataformas digitales”*.

De lo anterior se colige que las plataformas digitales se están traduciendo en nuevas formas de emprendimiento en la región, tendencia que se ha reflejado en Colombia donde una parte importante de la población se está vinculando a esta estructura económica.

4. Derecho a la libertad de empresa y la libre competencia

En este sentido, la economía colaborativa y plataformas digitales que en ella se enmarcan, permiten que cualquier ciudadano tenga la libertad de emprender y convertirse en oferente de bienes y servicios, con pocas barreras de entrada en el mercado⁶, permitiendo así la creación de nuevas alternativas de negocio y el ingreso de nuevos competidores al mercado, lo cual materializa los principios de libre competencia y libertad de empresa, consagrados en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia.

5. Cuidado del medio ambiente

De igual forma este tipo de estructuras económicas y, consecuentemente las plataformas digitales que se enmarcan en esta contribuyen a materializar el derecho al

⁴ Comisión Europea (2016). Una agenda para la economía colaborativa.

⁵ Banco Interamericano de Desarrollo (2017). Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe.

medio ambiente sano consagrado en el artículo 79 de la Constitución Nacional. Lo anterior en razón a que, a través de figuras como la movilidad compartida o *ridesharing*, implementadas y promovidas por las plataformas tecnológicas de transporte intermediado, se fomenta el cuidado del medio ambiente, pues se reducen las emisiones contaminantes de vehículos.

6. Nuevas dinámicas de consumo.

Como fue mencionado anteriormente, la idea primordial de la economía colaborativa es acercar la oferta de determinada clase de servicios con las necesidades particulares de los usuarios. En ese sentido, siempre que estos últimos lo requieran, podrá existir una persona disponible para prestar dicho servicio. Lo anterior ha generado nuevas dinámicas de consumo en el mercado que se caracterizan por la agilidad, inmediatez y la facilidad de acceso para los usuarios.

7. Necesidad de protección de los consumidores y de la libre competencia en el mercado colombiano

Es importante precisar que, tal como ha sostenido el BID, estas nuevas dinámicas de consumo promovidas por la economía colaborativa reflejan la necesidad que existe en América Latina de regularlas al igual que las iniciativas digitales propias de estas, con el fin de poder establecer lineamientos que protejan al consumidor digital.

En el mismo sentido, la Superintendencia de Industria y Comercio ha afirmado en diferentes ocasiones la urgencia que existe de regular estas nuevas estructuras económicas y plataformas digitales, para proteger la libre competencia del mercado colombiano. Según afirmó dicha entidad, *“las economías colaborativas pueden tener la potencialidad de concentrar los mercados, al menos en el corto y mediano plazo, dada una innovación disruptiva. La evidencia empírica ha demostrado que, en la actualidad, los participantes en las economías disruptivas, ante ausencia de regulación efectiva, pueden comportarse de una manera que no necesariamente es coincidente con las expectativas de los consumidores”*⁶.

8. Inseguridad jurídica actualmente existente

⁶ superintendencia de Industria y Comercio: Regulación y Competencia en Economías Colaborativas;

La falta de regulación que actualmente existe respecto de este tipo de plataformas ha generado inseguridad jurídica en el sector privado. Esta incertidumbre normativa se ha visto especialmente reflejada en el ámbito de los seguros de automóviles. Es deseable una regulación clara que permita a las plataformas de movilidad y a sus usuarios acceder a un esquema adecuado de aseguramiento.

Las plataformas digitales constituyen un elemento dinamizador de la economía de los países que les han abierto las puertas, y se han convertido en un sector importante que refleja su aporte al PIB. Se estima que en Colombia el aporte de las plataformas de economía colaborativa puede estar entre el 0,2 y 0,3% según el estudio que realizó Fedesarrollo (2020), para evaluar el impacto de las plataformas digitales en la productividad y el empleo en el país⁷.

Este estudio alcanzó a evaluar los impactos de la emergencia de salud mundial generada por el COVID-19, y el rol que han jugado las plataformas digitales. Previo a la emergencia, las plataformas empleaban alrededor de 200.000 personas, cifra que representa el 0,9% del empleo en Colombia. Las plataformas de transporte se convierten en muchas ocasiones en el sustento principal de las familias y en grandes empleadoras para aquellas personas que quieren generar ingresos adicionales. La facilidad para empezar a trabajar en este tipo de economía, permite compensar los flujos de caja de las personas que se ven interrumpidos cuando por alguna razón pierden su empleo, lo que les permite seguir cumpliendo con sus obligaciones y logran disminuir su nivel de endeudamiento.

Sin embargo, con la pandemia, el desempleo se disparó hasta llegar al 21,4%, lo que se traduce en una pérdida de más de 5.4 millones de empleos en el país. Esta cifra es relevante, si la comparamos con el 38% de los prestadores de servicio por medio de plataformas que aseguran que de no ser por ellas, no tendrían ninguna actividad para derivar su sustento. Es decir, la cifra de desempleo podría ser muy superior, de no ser por el empleo generado por las plataformas.

El rol de las plataformas de transporte para la reactivación económica va a ser

⁷ <https://www.fedesarrollo.org.co/sites/default/files/presentacion.pdf>



fundamental desde dos puntos de vista principalmente: i) 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 ii) las nuevas formas de producción y de consumo involucran un elevado uso de servicios prestados a través de este tipo plataformas.

La pandemia demuestra que la reactivación económica va a venir ligada de una expansión digital acelerada, que va a dar la pauta para las relaciones económicas que se generen a futuro, y por esto es conveniente generar un marco normativo claro que permita que las relaciones sean sostenibles a largo plazo.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Mauricio Toro Orjuela".

MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA