

PROYECTO DE LEY N° [**] DE 2015

[Día] [Mes] de 2015

“Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas.”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto la creación del servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas, con el fin de incentivar el mejoramiento de la prestación de los servicios existentes de transporte, promover la libertad de elección del ciudadano y fomentar el uso de nuevas tecnologías en el sector transporte.

Artículo 2. Modifíquese el inciso 2 del Artículo 5 de la Ley 336 de 1996. Servicio privado de transporte. El servicio privado de transporte, es aquel que tiende a satisfacer las necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro de sus actividades exclusivas o comerciales permanentes y/o transitorias de las personas naturales y/o jurídicas, sin necesidad de estar vinculadas a empresas de transporte.

El servicio privado de transporte, solo podrá ser prestado a través de la intermediación de Plataformas Tecnológicas que ofrecerán al usuario mayor seguridad, calidad en su servicio y pago a través de medios electrónicos.

Artículo 3. Intermediación a través de Plataformas Tecnológicas. La intermediación del servicio de transporte privado, estará basada en la utilización de plataformas tecnológicas o apps diseñadas para la interacción entre personas naturales y/o privadas que prestan un servicio de transporte privado y los usuarios que deseen a título propio contratar el servicio de transporte.

La intermediación a través de Plataformas Tecnológicas también podrá realizarse en los servicios de transporte especial y servicio individual de pasajeros, y la cantidad de vehículos que podrán operar en esta modalidad de transporte, será definida por la estará definido por el poder de elección de los usuarios del servicio, sin límites o restricciones artificiales.

Artículo 4. Prestador del servicio privado de transporte. Son aquellas personas naturales y/o jurídicas, que cuenten con autorización por parte de la autoridad de tránsito competente, para la prestación del servicio privado de transporte.

El Gobierno Nacional, en desarrollo de la presente ley, deberá reglamentar los requisitos de los prestadores de servicios privados de transporte a través de la intermediación de plataformas tecnológicas en temas como los siguientes;

- a) Idoneidad del conductor y antecedentes penales, judiciales y disciplinarios.
- b) Seguros del vehículo.
- c) Condiciones de dos vías entre conductor y usuario.
- e) Características mínimas de los vehículos

La Autoridad de Tránsito no podrá negar autorización para la prestación de servicio privado de transporte de pasajeros a ningún solicitante que acredite los requisitos que establece la ley.

Así mismo, el Ministerio de Transporte establecerá el mecanismo adecuado para la autorización de las personas naturales y/o jurídicas interesadas en la prestación del servicio de transporte privado.

CAPÍTULO II

AUTORIDADES DE CONTROL

Artículo 5. Inspección, Vigilancia y Control. La Superintendencia de Puertos y Transporte será la encargada de la inspección, vigilancia y control del servicio privado de transporte a través de la intermediación de Plataformas Tecnológicas.

CAPÍTULO III

REGIMEN TARIFARIO

Artículo 6. Régimen Tarifario. Habrá libertad vigilada en materia de tarifas de transporte privado a través de la intermediación de plataformas tecnológicas.

Dichas tarifas serán vigiladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Los usuarios tendrán el derecho a conocer en detalle el régimen tarifario aplicable para cada servicio.

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 8. Vigencia y Derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dada en Bogotá, D.C. a

Exposición de Motivos al Proyecto de Ley “Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas.”

1. Contexto General

El surgimiento de Plataformas Tecnológicas que han permitido la interacción entre personas particulares frente a necesidades de oferta y demanda de bienes y servicios en el mercado a nivel mundial ha aumentado año a año y es un fenómeno que no tiene reversa. Las nuevas tecnologías de la información han permitido lograr la interacción entre particulares para la adquisición de bienes o servicios que antes se tenían que adquirir de otra manera.

Colombia no está ajena a este fenómeno, y cada día que pasa, plataformas tecnológicas llegan al país, para ofrecer servicios. Ejemplos como Uber, AirBnB, Rappy, Netflix, entre otras, han buscado eliminar la brecha de interacción entre un usuario o comprador con el oferente del servicio, permitiendo la optimización en el uso de recursos, reducir los costos de transacción entre actores, entre otros.

El país está enfrentando crisis en diferentes sectores, que por su organización o concepción no ha permitido la inclusión de estas nuevas tecnologías para la prestación del servicio, generando grandes inconvenientes no solo para las personas que quieren modernizar los sistemas sino también para la institucionalidad y lo más importante, el ciudadano.

Asimismo, las crisis económicas en diferentes países, han impulsado a particulares a buscar nuevas formas de generación de ingresos a través de sus propios bienes y que terminan ingresando al mercado de una manera inusual.

Los modelos tradicionales que se han impuesto y han seguido impulsando monopolios que no evidencian una preocupación por la prestación de un buen servicio, han afectado profundamente ciudades y la calidad de vida de las personas. Colombia, es un ejemplo con el modelo tradicional del Servicio Individual de Pasajeros, en la que los taxis, no solo prestan un servicio de mala calidad, sino también han ayudado a generar inseguridad y abusos contra los usuarios.

De acuerdo con lo anterior, se expondrán argumentos relacionados que exploran nuevos modelos de oferta y demanda de servicios, en este caso el de transporte, ejercido por particulares e impulsado por el ingreso de nuevas tecnologías al mercado nacional e internacional.

2. Consumo colaborativo

En concordancia a lo mencionado anteriormente, donde los modelos tradicionales han entrado en crisis, al no estar en la capacidad de modernizarse y satisfacer las necesidades de las personas, las nuevas tecnologías, se han venido abriendo campo en el mercado mundial.

Las nuevas Redes Digitales que ponen en marcha las Plataformas Tecnológicas pueden proponer “un consumo de bienes y servicios acorde con un crecimiento inteligente, sostenible e integrador y, además, con incidencia en la creación de empleo, en la productividad y en la cohesión económica, social y territorial”¹. Este tipo de acciones se enmarcan en lo que se conoce como Consumo colaborativo o Economía colaborativa. Esta nueva tendencia, es una opción de mercado que complementa la interacción comercial tradicional y logra la inclusión de actores no tradicionales en prácticas comerciales que ofrecen bienes y servicios específicos, generando no solo ingresos económicos sino también valores cooperativos y ejercicios solidarios entre los ciudadanos.² Su impacto a nivel económico no ha sido ni más ni menos menor, según la Revista Forbes en 2014, el flujo de ingresos generados en el consumo colaborativo supera los 3.5 mil millones de dólares³.

A continuación se presenta un cuadro explicativo de sectores y principales empresas que hacen parte del consumo colaborativo:



¹ Resoluciones, recomendaciones y dictámenes del Comité Económico y Social Europeo. *Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre "Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI"*. Diario Oficial de la Unión Europea. 21 y 22 de enero de 2014.

² Ibidem

³ http://economia.elpais.com/economia/2014/06/20/actualidad/1403265672_316865.html

⁴ <http://blog.megafounder.com/es/blog/sharing-economy/>

El Comité Económico y Social Europeo, en su dictamen citado previamente, destaca que este tipo de economía permite disponer recursos que están infrautilizados y que pueden ser alquilados, intercambiados, entre otros usos, y que para su dueño podrá representar un ingreso económico relevante para su sustento. Asimismo, destaca que el consumo colaborativo comparte objetivos con las políticas de la Unión Europea, tales como *“aumentar la eficiencia de los recursos, avanzar en la innovación social, generando empleo y prosperidad económica.”*⁵

Unas de las principales características del consumo colaborativo y que podría aplicar plenamente al tema central de esta exposición de motivos, siendo la prestación de un servicio de transporte, son los efectos en la reducción de emisiones de CO2, mayor demanda de productos de buena calidad, promoción del desarrollo comunitario y fortalecimiento de la confianza entre los ciudadanos.

Este tipo de efectos positivos, son lo que los ciudadanos inconformes con la prestación del servicio de taxis ha venido demandando desde hace unos años, al no encontrar una respuesta satisfactoria por un gremio que no le interesa la prestación de un servicio de calidad, el respeto hacia el usuario y la construcción de confianza.

Es de vital importancia, que el Congreso de la República, tenga en cuenta que mundialmente se están promoviendo acciones para adoptar políticas públicas para la regulación del consumo colaborativo. El Comité Económico y Social de la Unión Europea, en el dictamen citado en este texto, propone definir *“el entorno legal y fiscal de las actividades comprendidas en el consumo colaborativo o participativo ordenando y regulando, en su caso, aspectos tales como la responsabilidad legal, el aseguramiento, derechos de uso, las talas de propiedad, estándares de calidad, la determinación de derechos y deberes, y en su caso la eliminación de las posibles restricciones y obstáculos encubiertos al comercio intracomunitario y la posible distorsión de legislaciones.”*

El consumo colaborativo, puede ser una alternativa económica viable y legal para los ciudadanos, la búsqueda de una buena prestación del servicio, la sensación de seguridad y respeto hacia el usuario, no son caprichos de los ciudadanos, son derechos que ostentan los mismos y que están en capacidad de exigirlos y esperan del Estado y sus instituciones una respuesta efectiva que les garantice sus derechos de elección, movilidad y seguridad, derechos que actualmente no están presentes en el servicio individual de pasajeros.

3. Garantías constitucionales al usuario del Servicio de transporte

El servicio de transporte al ser un servicio público esencial y al tener relación con derechos fundamentales consagrados en la Constitución, la Corte Constitucional, se ha pronunciado varias veces en torno al servicio. La jurisprudencia de esta Corte, debe ser recordada sobre todo en estos momentos, en donde el servicio que es prestado actualmente es deficiente y los involucrados en la

⁵ Resoluciones, recomendaciones y dictámenes del Comité Económico y Social Europeo. *Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre “Consumo colaborativo o participativo: un modelo de sostenibilidad para el siglo XXI”*. Diario Oficial de la Unión Europea. 21 y 22 de enero de 2014.

prestación del servicio se niegan no solo a integrar las nuevas tecnologías, sino también buscan mantener su posición monopolística del servicio. Según la Sentencia C-033/2014 (M.P. Nilson Pinilla Pinilla), recuerda que el *"carácter de servicio público esencial [del servicio público de transporte] implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación -la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida-, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte"*.

Con fundamento a lo anterior, y de acuerdo con la coyuntura actual con respecto al servicio de transporte individual de pasajeros, los actores involucrados no solamente en la prestación sino los encargados en su regulación, están obviando de manera explícita el interés general sobre el particular, donde al actualmente, prima el interés de las empresas de taxi, frente al interés de la ciudadanía, que exige calidad en el servicio individual de pasajeros y que está demostrado que los actuales prestadores no están en la tarea de cumplir con las características que debe tener el servicio público de transporte según la Corte Constitucional siendo estos: 1. Satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad; 2. Debe prestarse mediante el ofrecimiento público en el contexto de libre competencia; y 3. *Prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.*⁶

Ante la evidente violación de los derechos de los usuarios en relación al no cumplimiento de las características del servicio de transporte, establecidas por la Corte Constitucional en la sentencia citada previamente, se debe instar a la regulación del servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas, ya que este será un servicio que contribuirá a ampliar el marco regulatorio existente, el cual permitirá materializar efectivamente la libre competencia, y los derechos fundamentales de los usuarios como el de la locomoción y el derecho a *"desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular"*⁷.

Por otro lado, la libertad de elección del usuario se ha venido limitando por los actuales prestadores del servicio de transporte, y también por el Ministerio de Transporte que desconocen este derecho al negar su regulación efectiva. De acuerdo con lo anterior, la Corte Constitucional ha manifestado que *"de acuerdo con la doctrina constitucional, la situación de los usuarios de un servicio público a cuya prestación pueden legalmente concurrir varios prestadores, no puede ser objeto de una decisión oficial por medio de la cual se impida, limite o restrinja a los particulares la contratación del servicio con la entidad prestadora de su preferencia, sin que tal intervención sea calificada de ilegítima y constituya una discriminación contraria al ordenamiento constitucional."*⁸ y afirmando la misma

⁶ Sentencia C-033/2014. Magistrado Ponente Nilson Pinilla Pinilla. Corte Constitucional

⁷ Ibidem.

⁸ Sentencia SU-182/1998. Magistrado Ponente Carlos Gaviria Díaz y Jose Gregorio Hernandez Galindo

sentencia posteriormente que “son los usuarios titulares de derechos subjetivos, que pueden decidir lo que les convenga de acuerdo con sus preferencias y opciones”⁹.

Situaciones de déficit regulatorio como la actual, han llevado a la Corte Constitucional a pronunciarse en temas relacionados al bicitaxismo, en donde se “exhortó” al Ministerio de Transporte a que “dentro del marco de sus competencias promueva una regulación en la materia, en donde se defina de una vez por todas si esta clase de vehículos son aptos para prestar el servicio de transporte público, teniendo en cuenta los principios orientadores en la materia, como los son la prevalencia del interés general sobre el particular, libertad de acceso, calidad y seguridad.”¹⁰ Esta sentencia de la Corte es una evidencia de como las realidades sociales, han puesto en marcha el aparato constitucional para que la rama ejecutiva entre en acción y no violaran derechos de usuarios y prestadores de un servicio que no estaba regulado.

4. Nuevas realidades

Colombia en los últimos años, ha sufrido un cambio en el modelo de prestación de servicio de transporte. Los cambios no solo se han generado por la mala prestación del servicio por parte de los taxis en Colombia, sino también por el surgimiento de iniciativas que han permitido la intermediación entre particulares para el uso de su carro para ir de un sitio a otro. Un ejemplo de ello, es Wheels de la Universidad de los Andes y la plataforma del Departamento Nacional de Planeación, en la que permitía a los integrantes de esas instituciones ofrecer su automóvil a cambio de una remuneración.

Por otro lado, el ingreso de plataformas como UBER en el mercado colombiano, que ante el malestar de la ciudadanía con el servicio de taxi, logró posicionar en el imaginario de los ciudadanos la posibilidad de acudir a otras posibilidades de transporte a parte de la existente.

A pesar de la reticencia de las autoridades y del gremio taxista para lograr una articulación de este tipo de plataformas tecnológicas al sector transporte y a la posibilidad que privados presten un servicio de calidad y seguro, la ciudadanía se ha movilizado en torno al derecho a la elección y a buscar diferentes alternativas que satisfagan sus necesidades en materia de seguridad, calidad de servicio y seguridad. Todo esto generando que las aplicaciones como UBER, CABIFY, Wheels, entre otras, sigan operando y buscando alternativas para buscar una regulación que les permita operar en el país.

El Gobierno Nacional y el Congreso de la República, deben ser conscientes que están ante fenómenos no transitorios que están cambiando las realidades no solamente entre la interacción entre particulares sino también en materia normativa y regulatoria.

⁹ Ibidem

¹⁰ Sentencia T-442/2013. Magistrado Ponente Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

5. Innovación en el transporte

La innovación de las plataformas tecnológicas en el sector transporte ha tenido impactos positivos en como las personas se relacionan con el servicio y como hacen uso del mismo. *"Usando estas herramientas, usuarios pueden tener información real sobre servicios de transporte, planear la forma más rápida y barata para llegar a su destino con base a diferentes opciones de transporte, (...)"*¹¹ La optimización que permiten estas nuevas herramientas tecnológicas en el transporte, fomentan el surgimiento de fenómenos como el carro compartido, como el que ha venido desarrollando la Universidad de los Andes y el Departamento Nacional de Planeación y la puesta a disposición de carros particulares para prestar un servicio de transporte como lo realiza UBER X y Lyft en otras ciudades del mundo.

Lo que permiten estas innovaciones, es que personas que quieren abandonar los costos que acarrea tener un carro particular, sean impulsados a hacerlo, al contar con opciones de transporte eficientes, no costosas y de calidad. A esto se suma, la posibilidad de generar un "auto control" entre los usuarios, en donde la calidad del servicio y la calificación por otras personas, fomentan a que el sistema se mantengan altos estándares de calidad y buen servicio. Al respecto, Shomik Mehndiratta y María Catalina Ochoa, en su texto *"¿Cómo una administración puede responder al fenómeno del carro compartido?"*¹², manifiestan lo siguiente *"La mayoría de servicios y negocios con presencia Online, pueden ser fácilmente calificados por sus usuarios. Con respecto a los servicios alternativos al taxi, la reputación online puede convertirse en un seguro de calidad que no requiere intervención del cualquier gobierno."*

En conclusión, se puede evidenciar, con estos ejemplos, que la ciudadanía al contar con mayores opciones de transporte, puede generar impactos positivos a la ciudad, no solo a nivel de ingresos para las personas que hagan parte del mercado, sino también ayudará a la descongestión de calles, la prestación de un servicio seguro y de calidad y la optimización del uso del carro particular.

6. Marco normativo

Las disposiciones básicas del Transporte en Colombia están comprendidas en la Ley 105 de 1993, y en la Ley 336 de 1996, donde se encuentra el desarrollo reglamentario del mismo, al establecer el Estatuto de Transporte que contempla la naturaleza del servicio de transporte como un servicio público esencial, en donde prima el interés general sobre el particular.

Por otro lado, el Decreto 171 de 2001, desarrolla la reglamentación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en el cual se incluyen definiciones de transporte público y privado. Por último, se encuentra el Decreto 348 de 2015 en el que se reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor especial

¹¹ Hallock, Lindsey and Inglis, Jeff. *The Innovative Transportation Index. The cities where new technologies and tools can reduce your need to own a car.* Frontier Group. Febrero de 2015.

¹² Mehndiratta, Shomik y Ochoa María Catalina. *How should a city administration respond to the shared cab phenomenon?*. The World Bank. June 2014.

El presente Proyecto de Ley, entrará a complementar y a adaptarse al marco normativo de transporte de Colombia, con la inclusión del Servicio Privado de Transporte y su intermediación a través de Plataformas Tecnológicas.

7. Contenido del Proyecto de Ley

El presente Proyecto de Ley, busca la creación del servicio privado de transporte y su intermediación a través de Plataformas Tecnológicas, con el fin de incentivar el mejoramiento de la prestación de los servicios existentes de transporte, promover la libertad de elección del ciudadano y fomentar el uso de nuevas tecnologías en el sector transporte.

Este Proyecto de Ley, presenta en su articulado la modificación al inciso 2 del Artículo 5 de la Ley 336 de 1996 con respecto a la definición del Servicio Privado de Transporte, en donde se establece, que es el que tiende a satisfacer las necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro de sus actividades exclusivas o comerciales permanentes y/o transitorias de las personas naturales y/o jurídicas. También se establece que dicho servicio solo podrá ser prestado a través de la intermediación de Plataformas Tecnológicas que permitan a los usuarios seguridad, calidad en su servicio y pago a través de medios electrónicos.

Por otro lado, la intermediación del servicio privado de transporte estará basada en la utilización de Plataformas Tecnológicas diseñadas para la interacción entre personas naturales y/o jurídicas y usuarios que deseen a título propio contratar el servicio de transporte privado. Este Proyecto de Ley, permite la intermediación a través de Plataformas Tecnológicas en los servicios de transporte especial y servicio individual de pasajeros. Es de resaltar que queda en cabeza del Ministerio de Transporte la reglamentación de los requisitos que deben tener las Plataformas Tecnológicas, como sistemas de geolocalización, pagos electrónicos y chequeo de antecedentes, entre otros. Igualmente, las Plataformas Tecnológicas tendrán que registrarse ante el Ministerio de Transporte.

En otro artículo del presente Proyecto de Ley, se identifican los prestadores del Servicio Privado de Transporte, personas naturales y/o jurídicas que cuenten con autorización de la autoridad de tránsito competente, y también acrediten un contrato de prestación de servicio con empresas de plataformas tecnológicas. El Gobierno Nacional, deberá reglamentar los requisitos de los prestadores de servicios privados de transporte como: Idoneidad del Conductor y antecedentes penales; Seguros del vehículo en materia contractual y extra contractual; Condiciones de evaluación cruzada entre conductor y usuario; Revisiones técnico-mecánicas y Características mínimas de los vehículos. En dado caso que el prestador del servicio cumpla con todos los requisitos, la autoridad de tránsito no podrá negarse a otorgar su autorización.

La Superintendencia de Puertos y Transporte será la encargada en la inspección, vigilancia y control de dichas tarifas y velará por su estricto cumplimiento. Por último el Proyecto de Ley, contempla el régimen tarifario del servicio de transporte privado en donde habrá libertad tarifaria vigilada por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Esta entidad, estará velará por el cumplimiento de las tarifas e impedirá cobros diferentes a los previamente informados por las plataformas tecnológicas.



**REGISTRADURÍA
NACIONAL DEL ESTADO CIVIL**

RESOLUCIÓN No. **10255** DE

(07 OCT. 2016

Por la cual se certifica el número total de apoyos consignados, validos, nulos y el cumplimiento de los requisitos constitucionales y legales exigidos para la propuesta de un mecanismo de participación democrática del Orden Nacional

EL REGISTRADOR DELEGADO EN LO ELECTORAL

En uso de sus atribuciones legales y en especial las que le confiere el Decreto 1010 de 2000, Ley 134 de 1994 y Ley Estatutaria 1757 de 2015, y

CONSIDERANDO

Que el señor **GONZALO ANTONIO ARAUJO MUÑOZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.917.455, actuando como Vocero designado del Comité Promotor, conforme lo dispuesto por el artículo 5to de la Ley Estatutaria 1757 de 2015, el día once (11) de marzo de 2016 presentó ante la Registraduría Nacional del Estado Civil, la solicitud de inscripción del Comité Promotor para adelantar una Iniciativa Legislativa "*Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas*".

Que mediante Resolución N° 2096 del 15 de marzo de 2016, se declaró el cumplimiento del lleno de los requisitos legales y constitucionales establecidos para inscribir la Iniciativa Legislativa y se reconoció como Vocero de la iniciativa al señor **GONZALO ANTONIO ARAUJO MUÑOZ**, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.917.455 y a los miembros del Comité Promotor:

NOMBRES Y APELLIDOS	CEDULA DE CIUDADANÍA
1. YADER CEDIEL MUÑOZ	79.557.527
2. LIZ KATHERINT CORDERO BEJARANO	52.426.445

Que a la solicitud del Mecanismo de Participación Democrática "*Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas*" le fue asignado el número de Radicación IL-2016-01-003 de 2016.

Que el 16 de marzo de 2015, el Registrador Delegado en lo Electoral, hizo entrega del formulario diseñado para la recolección de firmas para el mecanismo de participación ciudadana – Iniciativa Legislativa "*Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas*".

Que dentro del término legal establecido, le fue entregado a la Registraduría Nacional del Estado Civil, por parte del Vocero del Comité Promotor, los formularios de recolección de apoyos debidamente diligenciados, tal como consta en el Acta No. 001 de fecha 9 de agosto de 2016.

Que en cumplimiento de lo establecido en el Parágrafo del artículo 15 de la Ley Estatutaria 1757 de 2015, fueron entregados los estados contables dentro del plazo contemplado y reflejan que la campaña no excedió los topes individuales y generales de financiamiento permitidos por el Consejo Nacional Electoral, de acuerdo a la constancia expedida por el Consejo Nacional Electoral – Fondo Nacional de Financiación Política expedido el 20 de septiembre de 2016.



**REGISTRADURÍA
NACIONAL DEL ESTADO CIVIL**

Continuación Resolución No **10255** de
Por la cual se certifica el número total de apoyos consignados, válidos, nulos y el cumplimiento de los requisitos constitucionales y legales exigidos para la propuesta de un mecanismo de participación democrática del Orden Nacional

Que una vez realizado el proceso de verificación de apoyos adelantado por la Registraduría Nacional del Estado Civil - Dirección de Censo Electoral - Coordinación Grupo Firmas se encontró, tal como consta en el informe Técnico Definitivo de Verificación de Firmas N° 531 que:

- El número total de respaldos analizados fue de	2.451.022
- El número total de apoyos válidos fue de	1.791.130
- El número total de apoyos nulos fue de	659.892
- El número mínimo de apoyos a recaudar según el censo electoral y la clase de iniciativa es de	1.731.065

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Certificar el cumplimiento de los requisitos constitucionales y legales para la propuesta del Mecanismo de Participación Democrática – Iniciativa Legislativa "Por medio de la cual se crea el servicio privado de transporte y su intermediación a través de plataformas tecnológicas", con número de Radicación IL-2016-01-003 de 2016.

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar la presente, al Vocero de la iniciativa ciudadana IL-2016-01-003 de 2016, señor **GONZALO ANTONIO ARAUJO MUÑOZ**, identificado con cédula de ciudadanía N° 79.917.455.

ARTÍCULO TERCERO: Comunicar la presente certificación al Congreso de la República, Corporación donde se pretende llevar a cabo la iniciativa de Participación Democrática.


ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente resolución no procede ningún recurso.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C. a los

07 OCT. 2016


CARLOS ANTONIO CORONEL HERNÁNDEZ
Registrador Delegado en lo Electoral


Elaboró: **MARTHA LUCIA ISAZA R.** – Registraduría Delegada en lo Electoral