REPÚBLICA DE COLOMBIA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - Nº 2052 Bogotá, D. C., miércoles, 27 de noviembre de 2024 EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:
SAÚL CRUZ BONILLA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024 SENADO

por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales.

Bogotá D.C., 25 de noviembre de 2024

Honorable Senador
PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS
Presidente de la Comisión Sexta Constitucional
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Informe de ponencia positiva para primer debate del proyecto de ley No. 136 de 2024 Senado "Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales"

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 5a de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 136 de 2024 Senado "Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales"

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley No. 136 de 2024 Senado "*Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales)*" fue presentado por los Honorables Senadores Julio Alberto Elías Vidal, Gustavo Moreno Hurtado, José Alfredo Gnecco Zuleta, Pedro Hernando Flórez Porras, Julio Elías Chagui Flórez, José David Name Cardozo el pasado 20 de Agosto de 2024 y publicado en la gaceta N 1536/2024
Con posterioridad el proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, bajo el radicado PL 136 DE 2024 Senado, el cual me fue asignado como único ponente, el pasado 12 de septiembre de 2024

II. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer un marco regulatorio equilibrado para el transporte urbano, que fomente la coexistencia armoniosa entre el transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas y los servicios tradicionales de taxi, con el fin de mejorar la movilidad urbana. Este marco busca garantizar la seguridad de los usuarios mediante la implementación de estándares de calidad uniformes y mecanismos de supervisión efectivos.

III. ANTECDENTES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa surge de la necesidad de establecer un marco regulatorio equilibrado para el transporte urbano, que fomente la coexistencia armoniosa entre el transporte privado intermediado por plataformas tecnológicas y los servicios tradicionales de taxi, con el fin de mejorar la movilidad urbana y la calidad del servicio al usuario.

La llegada de las plataformas tecnológicas de transporte a Colombia en la última década ha transformado significativamente la movilidad en las principales ciudades del país. Estas nuevas formas de conectar a conductores y pasajeros a través de aplicaciones móviles han generado tanto oportunidades como desafíos para el sector del transporte urbano,

creando nuevas alternativas de movilidad para los ciudadanos y brindando servicios. Asimismo, han abierto oportunidades de generación de ingresos para miles de colombianos, actuando en ocasiones como un "una oportunidad de ingresos" en tiempos de crisis económica.

Sin embargo, la operación de estas plataformas también ha generado tensiones con el sector tradicional del taxi, que reclama condiciones equitativas de competencia. La falta de un marco regulatorio claro y específico para las plataformas ha derivado en inseguridad jurídica tanto para las empresas como para los conductores que utilizan estas aplicaciones. En este contexto, es necesario avanzar hacia una regulación que reconozca las particularidades del servicio privado intermediado por plataformas tecnológicas, diferenciándolo del transporte público tradicional, pero estableciendo a la vez requisitos que garanticen la seguridad de los usuarios y unas condiciones de competencia justa en el mercado. El objetivo de este proyecto es crear un ecosistema de transporte urbano innovador, eficiente y adaptable a las necesidades cambiantes de la sociedad, que beneficie tanto a los usuarios como a los prestadores de servicios.

Para lograr este propósito, se busca establecer un marco regulatorio que sea inherentemente neutral en cuanto al mercado y la tecnología, basado en evidencia y análisis costo/beneficio, y flexible y capaz de adaptarse a la evolución del sector. Esta propuesta pretende potenciar los beneficios de las plataformas digitales para la economía y la movilidad urbana, a la vez que se protegen los derechos de los usuarios y se promueve una competencia leal en el sector del transporte. Se reconoce que regular tecnologías en constante evolución no es tarea fácil, pero es imperativo abordar esta tarea para brindar seguridad jurídica, fomentar la innovación y garantizar que todos los actores del sector puedan operar bajo reglas claras y equitativas. Con este marco regulatorio, se busca no solo resolver las controversias actuales, sino también sentar las bases para un sistema de movilidad urbana más eficiente, seguro y sostenible que contribuya al desarrollo económico y social de nuestras ciudades, mejorando la calidad de vida de todos los ciudadanos.

1. **Impacto económico de las Plataformas de Movilidad Privada**

El crecimiento exponencial de las plataformas de movilidad en Colombia ha demostrado ser un motor de desarrollo económico, especialmente en tiempos de crisis. Durante periodos de desempleo elevado, estas plataformas han ofrecido una red de seguridad económica, permitiendo a los conductores generar ingresos de manera inmediata y adaptativa. Esto ha sido crucial para la subsistencia de muchas familias que, de otra manera, habrían enfrentado limitaciones en el acceso a oportunidades laborales formales.

De acuerdo con diversos estudios, entre ellos el realizado por Fedesarrollo en 2021, se estima que la contribución de estas plataformas a la economía puede llegar a representar entre el 0.2% y el 0.3% del PIB, generando un impacto significativo en el empleo informal, especialmente en sectores urbanos (P. 7). Esta dinámica ha permitido que las plataformas digitales no solo impulsen la economía colaborativa, sino que también contribuyan a la transformación digital del país.

El crecimiento de las plataformas de movilidad privada en Colombia ha sido notable, con más de 380.000 conductores registrados en aplicaciones como Uber, Cabify, inDrive y Didi. Este dato, reportado por La República en 2023[1], refleja la magnitud del impacto de estas plataformas en el mercado laboral y en la movilidad urbana. El aumento en el número de conductores es una respuesta directa a la creciente demanda por parte de los usuarios, que ha impulsado un incremento de hasta el 45% en el uso de estas plataformas.

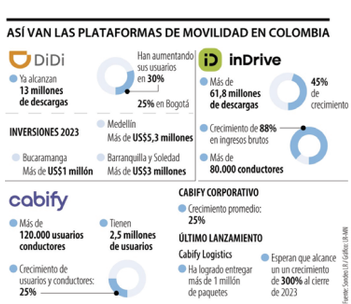
Según el diario *La República*, las plataformas de movilidad privada en Colombia están mostrando un crecimiento notable. DiDi, por ejemplo, ha alcanzado 13 millones de descargas y ha experimentado un aumento del 30% en su base de usuarios, con un crecimiento particular del 25% en Bogotá. Esta expansión se ha visto respaldada por inversiones considerables, superando los 5,3 millones de dólares en Medellín, 3 millones de dólares en Barranquilla y Soledad, y más de 1 millón de dólares en Bucaramanga durante el 2023.

Por su parte, inDrive ha registrado más de 61,8 millones de descargas globales y ha logrado un crecimiento del 45% en su operación, con un aumento impresionante del 88% en sus ingresos brutos. Esta plataforma cuenta con más de 80.000 conductores activos, consolidándose como uno de los actores más dinámicos del mercado.

Cabify también ha mostrado un crecimiento significativo, con más de 120.000 conductores registrados y una base de usuarios que alcanza los 2,5 millones. Su crecimiento promedio ha sido del 25%, tanto en usuarios como en conductores, y ha lanzado iniciativas logísticas, como Cabify Logistics, que ha logrado entregar más de 1 millón de paquetes, posicionándose como una alternativa segura y eficiente en el sector de transporte.

[1] https://www.larepublica.co/empresas/cabify-indriver-uber-y-didi-ya-suman-mas-de-380-000-conductores-3630654

Mientras que UBER se estima que para el 2023 tenía un total de 180.000 conductores registrados y movilizaba alrededor de 10,2 millones de pasajeros.



Fuente: La República 2023

En ese mismo sentido cabe destacar que según los datos suministrados por Alianza In Colombia, El impacto de las aplicaciones de movilidad en Colombia durante 2023 demuestra una transformación significativa en el ecosistema del transporte urbano, evidenciado por cifras contundentes que revelan su masiva adopción tanto por conductores como por usuarios. Con más de 1.3 millones de conductores de vehículos particulares prestando servicios a través de estas plataformas, y una base de usuarios que supera los 22 millones de personas, estas aplicaciones se han convertido en un pilar fundamental de la movilidad urbana colombiana.
La coexistencia con el sector tradicional del taxi también muestra números significativos, con cerca de 200,000 conductores de taxi utilizando plataformas digitales y más de 9.2 millones de usuarios accediendo a estos servicios. Estas cifras demuestran la complementariedad entre los modelos tradicionales y las nuevas tecnologías, en lugar de una simple competencia.

Un aspecto crucial a considerar es el fenómeno del "multiapping", donde tanto conductores como usuarios operan simultáneamente en múltiples plataformas. Esta práctica no solo refleja la madurez del mercado digital de transporte, sino que también evidencia la necesidad de una regulación que reconozca esta realidad multifacética del servicio de transporte moderno.

Los números presentados, recopilados durante 2023, constituyen una base sólida para argumentar que las plataformas de movilidad ya no son una tendencia emergente, sino una realidad establecida que requiere un marco regulatorio actualizado que garantice su operación eficiente y segura en beneficio de todos los actores del sistema.



- Imagen suministrada por Alianza In Colombia.

2. **Perfil de las Personas que Trabajan en Plataformas de Movilidad Colaborativa**

Las plataformas de movilidad colaborativa, como Uber, DiDi, Cabify e inDrive, han tenido un notable crecimiento en Colombia, ofreciendo una nueva dinámica laboral a miles de personas. Estas plataformas han creado oportunidades de empleo flexible en un contexto económico caracterizado por altos niveles de informalidad y dificultades para acceder al empleo formal. De acuerdo con el estudio realizado por Fedesarrollo, estas plataformas no solo generan oportunidades de ingresos adicionales, sino que han demostrado ser una red de seguridad para muchos colombianos, especialmente durante tiempos de crisis como la pandemia del COVID-19, cuando muchos empleos formales se vieron afectados.

El perfil de los trabajadores que utilizan estas plataformas refleja la diversidad de la población laboral en Colombia, destacándose por la flexibilidad que

ofrecen a sus conductores y por atraer a personas de diversos sectores económicos. La mayoría de los conductores son hombres, con una edad promedio de 38 años, y un nivel educativo superior al promedio nacional. El estudio de Fedesarrollo resalta que más del 70% de los conductores tienen más de 12 años de educación formal, lo que demuestra que este tipo de empleo está siendo adoptado por personas con altos niveles de formación académica que, en muchos casos, se ven forzadas a encontrar alternativas de ingresos en un mercado laboral tradicional limitado[2].

Un aspecto fundamental que impulsa a los trabajadores a unirse a las plataformas de movilidad es la flexibilidad. Estos conductores pueden adaptar sus horarios a sus necesidades, algo que es especialmente importante para quienes tienen otras responsabilidades laborales o familiares. En promedio, los conductores colombianos dedican alrededor de 19,7 horas semanales a las plataformas, aunque una parte significativa (44%) trabaja menos de 15 horas por semana[3]. Esta característica hace que las plataformas sean una opción atractiva tanto para quienes buscan ingresos adicionales como para quienes necesitan una fuente principal de sustento, pero no pueden comprometerse a horarios laborales rígidos.

Otro aspecto relevante es la procedencia laboral de los conductores. A diferencia de lo que se podría esperar, la mayoría de los trabajadores de plataformas no provienen del sector transporte. Según estudios de la región, alrededor del 78% de los conductores no tenían experiencia previa en este sector. Muchos han trabajado en el comercio, la manufactura o los servicios, sectores que han sido duramente golpeados por la volatilidad económica. En Colombia, un porcentaje creciente de migrantes internacionales también ha encontrado en estas plataformas una oportunidad para integrarse económicamente, representando un 1,5% de los conductores[4].

Las plataformas de movilidad colaborativa no solo han sido un punto de entrada para nuevos conductores en el mercado laboral, sino que también han transformado la manera en que los taxistas tradicionales operan. En Colombia, más de 230.000 taxistas se han registrado en aplicaciones como Uber, DiDi y Cabify, lo que refleja una convergencia entre el servicio tradicional de taxis y las plataformas tecnológicas[5]. Esta integración ha permitido a los taxistas mejorar su competitividad en un entorno cada vez más digitalizado, utilizando herramientas tecnológicas avanzadas como la reserva de servicios a través de aplicaciones, el seguimiento por GPS, y pólizas de seguro que cubren cada recorrido, lo que contribuye a una mayor seguridad tanto para los conductores como para los pasajeros[6].

Este proceso de modernización ha generado una relación más colaborativa entre los taxistas y las plataformas, poniendo fin a la antigua tensión entre ambos sectores. Al aprovechar la tecnología, los taxistas han podido ampliar su base de clientes, optimizar sus rutas y ofrecer un servicio más eficiente y seguro, mejorando la experiencia del usuario. Además, la coexistencia de taxis y plataformas ha permitido una diversificación del mercado, dando a los usuarios una mayor libertad de elección en cuanto a las opciones de movilidad disponibles. Esta transformación del sector tradicional del taxi no solo ha beneficiado a los conductores, sino también a los consumidores, que ahora disfrutan de un servicio más accesible y tecnológicamente avanzado.

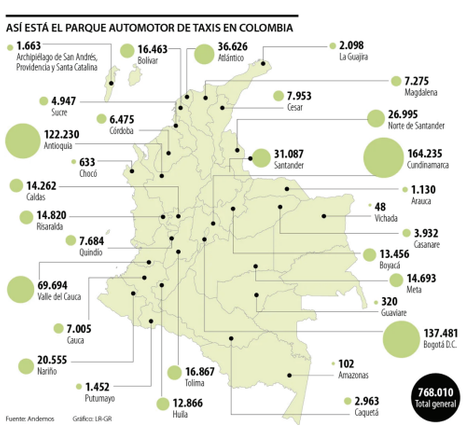
En cuanto a las plataformas de movilidad colaborativa que emplean motocicletas, como Picap, Uber Moto y DiDi Motos, han ganado popularidad significativa en Colombia, a pesar de la situación legal ambigua que enfrentan. Aunque el Código Nacional de Tránsito prohíbe el uso de motocicletas como vehículos de transporte público, estas plataformas han crecido en número de usuarios y conductores, gracias a la creciente demanda de transporte ágil y económico en las principales ciudades del país[7].

Las plataformas de motos como Picap han acumulado más de 1,5 millones de usuarios y cuentan con más de 80.000 motociclistas registrados, ofreciendo una alternativa de movilidad rápida en ciudades como Bogotá y Medellín, donde los trancones pueden generar horas de retraso[8]. La demanda de este servicio se ha visto impulsada por la promesa de ahorro de tiempo y costos, lo que ha hecho que muchas personas opten por el uso de motos en sus trayectos diarios. Aunque aún operan en una zona gris legal, estas plataformas continúan ganando terreno en la movilidad urbana de Colombia.

[2] https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de
[3] Ibidem
[4] https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de
[5] https://www.elcolombiano.com/negocios/aplicaciones-de-movilidad-en-colombia-tienen-230000-taxistas-afiliados-GL24497203
[6] Ibidem
[7] https://www.elcolombiano.com/negocios/las-aplicaciones-de-transporte-en-moto-son-ilegales-en-colombia-pero-asi-funciona-su-negocio-CP23865272
[8] Ibidem.

3. Panorama de los Taxistas en Colombia

El gremio de los taxistas en Colombia juega un papel fundamental en el ecosistema de la movilidad urbana. Actualmente, el país cuenta con un parque automotor de aproximadamente 768.000 taxis, de los cuales el 55% operan en las regiones de Cundinamarca, Bogotá y Antioquia[9]. Este sector, ha enfrentado desafíos significativos debido al surgimiento de las plataformas de movilidad colaborativa, lo que ha generado tensiones y debates en torno a la equidad de las regulaciones y los costos de operación entre los taxistas y los conductores de estas plataformas.



Fuente: La República 2023[10]

Los taxistas en Colombia deben cumplir con una serie de requisitos para operar legalmente, incluyendo la obtención de un "cupo", que es el permiso otorgado por las autoridades locales para prestar el servicio de transporte público. Este cupo tiene un costo considerable, que varía entre los $30 y $75 millones de pesos, dependiendo de la ciudad. Además, los taxistas deben afrontar otros gastos como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), pólizas de responsabilidad civil, matrículas y la afiliación a empresas de transporte autorizadas, lo que puede elevar los costos iniciales para operar un taxi a más de $120 millones de pesos[11].

El sector enfrenta grandes retos, entre ellos, la regulación de las tarifas y las condiciones laborales de los conductores. A diferencia de los conductores de plataformas, los taxistas tienen limitaciones en cuanto a la flexibilidad de las tarifas, lo que impacta directamente sus ingresos. Además, muchos taxistas no tienen contratos laborales formales con las empresas a las que están afiliados, lo que afecta su acceso a la seguridad social y otros beneficios laborales. Aunque la Ley 336 de 1996 establece que los conductores deberían tener contratos de trabajo, en la práctica, la suficiencia tarifaria impide que se puedan cubrir los costos laborales y los salarios de acuerdo con lo estipulado por la ley[12].

El alza en los precios de la gasolina y la competencia con las plataformas tecnológicas también han sido puntos críticos para el gremio. Estas problemáticas han llevado a múltiples paros y negociaciones con el gobierno, quienes buscan equilibrar el campo de juego y garantizar que el servicio de taxi continúe siendo competitivo en un mercado cada vez más digitalizado y diversificado. Sin embargo, para muchos taxistas, el panorama sigue siendo complicado, y la falta de soluciones a largo plazo ha generado una sensación de incertidumbre y descontento en el gremio[13].

La justificación del sistema de cupos en Colombia radica en su papel como un mecanismo regulatorio para controlar el número de taxis que operan en las ciudades. Esta medida busca asegurar un equilibrio entre la oferta y la demanda, evitando la sobresaturación de vehículos que podría impactar negativamente la calidad del servicio y reducir los ingresos de los conductores debido a la competencia excesiva. Limitar el número de taxis permite a las autoridades locales mantener estándares de seguridad y calidad en el transporte público individual[14]. Además, los cupos contribuyen a controlar la informalidad en el sector, garantizando que los taxis que

[9] https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxis-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453
[10] https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxis-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453
[11] https://www.noticiasrcn.com/economia/cuanto-pagan-los-taxistas-por-el-cupo-para-poder-prestar-el-servicio-en-colombia-440591
[12] https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxis-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453
[13] Ibidem
[14] https://chatgpt.com/c/e9ca2f85-ac80-4aab-910c-518874f1413f

operan en las calles estén debidamente registrados y cumplan con las normativas vigentes[15].

Sin embargo, el sistema de cupos presenta varias desventajas. Una de las principales críticas es el elevado costo de los cupos, que puede superar los 70 millones de pesos en algunas ciudades, lo que representa una barrera significativa de entrada para nuevos conductores. Este alto costo ha generado un mercado negro en el que los cupos se comercializan de manera especulativa, elevando aún más su precio. Además, la aparición de plataformas de transporte digital ha expuesto las limitaciones del sistema de cupos, ya que estas plataformas no enfrentan los mismos costos ni regulaciones, lo que ha llevado a una desventaja competitiva para los taxistas tradicionales[16].

4. Movilizaciones de gremios de taxis y plataformas digitales

En Colombia, las movilizaciones de los gremios de taxis y los conductores de plataformas digitales han sido un reflejo del profundo conflicto entre el transporte tradicional y las nuevas tecnologías. Desde la llegada de Uber en 2013, el sector del transporte ha experimentado un cambio radical que ha puesto en tensión a los actores tradicionales, especialmente los taxistas, quienes han visto en las plataformas digitales una amenaza a su sostenibilidad económica y a las reglas del mercado.

Las protestas han sido una respuesta constante a la falta de regulación clara, la competencia desleal percibida por los taxistas, y la expansión de plataformas como Uber, DiDi, Cabify, e inDrive. Estas movilizaciones han generado bloqueos, paros y enfrentamientos en diversas ciudades del país, exigiendo una intervención más firme por parte del gobierno. Desde 2015, año en el que las primeras grandes protestas tomaron las calles, hasta las recientes movilizaciones de 2024, el gremio ha reclamado protección ante lo que consideran una competencia ilegal y desventajosa.

Este punto abordará los principales hitos de estas movilizaciones, desde el desembarco de Uber hasta las más recientes protestas conjuntas entre taxistas y conductores de plataformas, analizando sus causas, desarrollo y consecuencias en la regulación del transporte en Colombia.

2014

- **Noviembre 24**: Se realiza un paro nacional de taxistas en las principales ciudades de Colombia, incluyendo Bogotá, Medellín, Cartagena y Bucaramanga, en protesta contra las aplicaciones que operan taxis blancos y otros servicios de transporte no regulados, como Uber. Los taxistas exigieron al gobierno acciones más firmes contra la informalidad y la piratería en el sector[17]

2015

- **Julio 30**: Protestas masivas en Bogotá, Medellín, Cali, Cartagena y Barranquilla contra Uber. Los taxistas denunciaron la competencia desleal y la falta de regulación clara para las plataformas digitales[18]

2016

- **Marzo 14**: Miles de taxistas en Bogotá llevaron a cabo una protesta masiva contra Uber. Los manifestantes implementaron el "Plan Tortuga", avanzando a baja velocidad y generando embotellamientos en las principales vías. Se registraron detenciones y multas. Los taxistas exigieron que Uber fuera retirado del país por su competencia desleal[19]

2017

- **Mayo 9**: Los taxistas mantuvieron un paro indefinido en diferentes ciudades del país, protestando principalmente contra la competencia desleal de Uber y otros servicios de transporte basados en plataformas digitales [20]

2018

- **Marzo 20**: En Bogotá, alrededor de 200 taxistas realizaron una protesta contra la implementación de tabletas electrónicas en lugar de taxímetros, argumentando que estos dispositivos no están reglamentados y podrían aumentar los robos. Este cambio era parte de una modernización impulsada por la Secretaría de Movilidad[21]

2019

- **Julio 10**: Unos 33.000 taxistas participan en un paro nacional en las principales ciudades de Colombia, como Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla, en protesta contra las plataformas digitales. Denuncian el aumento de los servicios ilegales de transporte y la falta de acción gubernamental para regular estos servicios[22]

2020

- **Mayo 15**: Taxistas declaran paro durante la cuarentena por el regreso de Uber al mercado colombiano a través de Uber Essential. Argumentan que la plataforma actúa fuera de la legalidad, desafiando las normativas durante la pandemia[23]

2021

- **Mayo 3:** Paro nacional de taxistas contra el Proyecto de Ley 003, que buscaba regular el uso de aplicaciones como Uber, Didi, Cabify y Beat. Hubo bloqueos y plan tortuga en ciudades como Bogotá, Barranquilla, Cúcuta y Cartagena. El gremio denunció que estas plataformas operaban fuera de la ley y contribuían al caos vehicular [24]

2023

- **Enero 21**: Conductores de Uber se unen a las protestas en Bogotá contra las multas impuestas por operar en plataformas digitales. Este paro marcó un punto de unidad entre taxistas y conductores de plataformas[25]

2024

- **Julio 23**: Paro indefinido de taxistas en ciudades como Bogotá, Cali, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. Los taxistas protestan contra el uso de vehículos particulares y motos en plataformas como Uber, DiDi y Picap, argumentando que estos servicios son ilegales y violan la libre competencia. En Bogotá, el descontento también está dirigido contra los "moteros", especialmente por las tensiones con el concejal Julián Forero "Fuchi"

5. Resultados encuestas

Los resultados de la encuesta Polimétrica realizada en las principales ciudades de Colombia (Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla) revelan un respaldo contundente a la integración y regulación de las plataformas de movilidad en el sistema de transporte nacional.

La aceptación social de estas plataformas se evidencia principalmente en que el 76% de los encuestados reconoce que estas proporcionan más opciones de movilidad, mientras que un 73% valora su capacidad para generar nuevas oportunidades de ingresos. Esta aprobación mayoritaria demuestra que las plataformas tecnológicas ya son consideradas un componente esencial del ecosistema de transporte urbano.

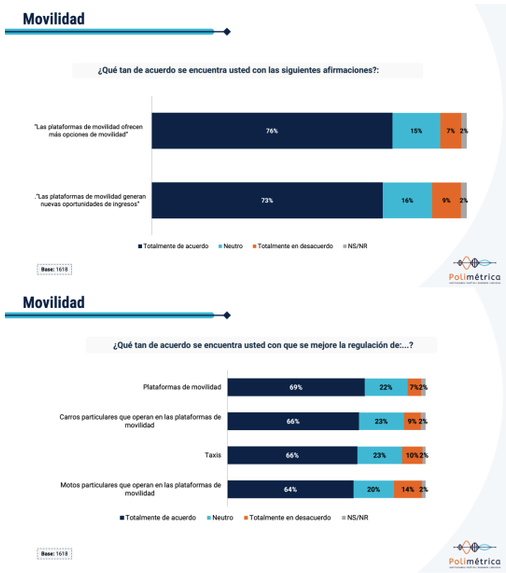
Particularmente significativo es el amplio consenso sobre la necesidad de mejorar la regulación del sector. Un 69% de los encuestados apoya expresamente la regulación de las plataformas de movilidad, lo que refleja una comprensión social de que estas deben operar dentro de un marco normativo adecuado. Este respaldo a la regulación se extiende tanto a vehículos particulares (66%) como a motocicletas (64%) que operan en estas plataformas.

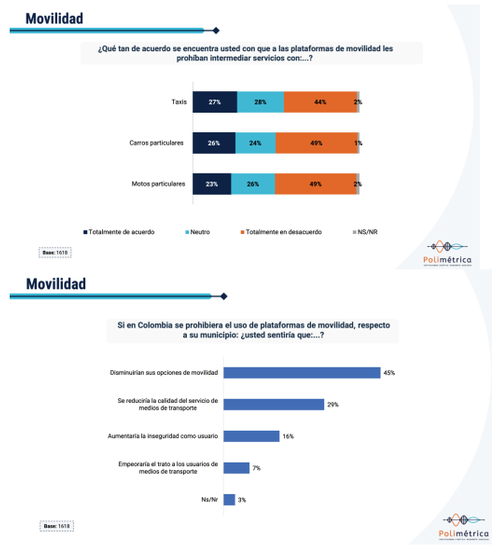
La importancia de estas plataformas en la movilidad urbana se hace aún más evidente cuando se considera que el 45% de los encuestados indica

[15] https://www.eltiempo.com/bogota/que-es-el-cupo-de-taxis-en-colombia-y-como-funciona-conozca-todo-lo-que-debe-saber-sobre-esta-modalidad-en-el-transporte-publico-3365229
[16] https://www.eltiempo.com/bogota/que-es-el-cupo-de-taxis-en-colombia-y-como-funciona-conozca-todo-lo-que-debe-saber-sobre-esta-modalidad-en-el-transporte-publico-3365229
[17] https://caracol.com.co/radio/2014/11/24/regional/1416804960_520902.html
[18] https://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/30/nota/5044870/colombia-vivio-paro-taxis-buses-contra-uber/
[19] https://www.swissinfo.ch/spa/miles-de-taxistas-protestan-contra-uber-en-bogotá/42021458
[20] https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/paro-de-taxistas-contra-uber-en-todo-el-pais-86392
[21] https://latamnews.lat/20180320/america-latina-taxi-protesta-tecnologias-1077187694.html
[22] https://www.renradio.com/colombia/paro-de-taxistas-protesta-en-la-calle-contra-plataformas-en-internet
[23] https://www.eltiempo.com/bogota/conductores-de-uber-tambien-protestan-el-21-de-enero-453988
[24] https://www.infobae.com/america/colombia/2021/05/03/protestas-de-taxistas-en-diferentes-regiones-del-pais-contra-las-aplicaciones-de-movilidad/
[25] https://elpais.com/america-colombia/2023-02-22/los-taxistas-levantan-el-paro-tras-un-acuerdo-con-el-gobierno.html

que su prohibición resultaría en una disminución significativa de sus opciones de movilidad. Además, un 29% anticipa que una prohibición conduciría a una reducción en la calidad del servicio de transporte, mientras que un 16% asocia la posible prohibición con un aumento en la inseguridad.

Es especialmente relevante notar que existe una clara oposición a la prohibición de estos servicios. Aproximadamente el 49% de los encuestados está en desacuerdo con que se prohíba a las plataformas intermediar servicios tanto con carros como con motos particulares, lo que sugiere un fuerte respaldo público a la continuidad y formalización de estos servicios.





- Imágenes tomadas de encuesta Cifras & concepto26

•

6. Aclaración sobre la modificación a Ley 336 de 1996

La Ley 336 de 1996, a pesar de su denominación como Estatuto Nacional de Transporte, es inequívocamente una ley ordinaria, como lo demuestra su trámite a través de la Comisión Sexta del Congreso de la República. Esta afirmación se sustenta en que la Ley 3ª de 1992 asigna específicamente a esta comisión la competencia para conocer asuntos relacionados con obras públicas y transporte,

[26] Cifras y Conceptos. (2024). Polimétrica: Estudio de percepción ciudadana frente a temas de opinión pública y de coyuntura social. Caracol Radio. Recolección de datos: 25 de octubre al 19 de noviembre de 2024.

junto con la prestación de servicios públicos, materias que constituyen el núcleo esencial de la Ley 336.

El carácter ordinario de la ley se refuerza al analizar su contenido material, que se centra en aspectos técnicos y administrativos del transporte como servicio público, sin abordar materias reservadas a leyes estatutarias según el artículo 152 de la Constitución Política. La Corte Constitucional, en la Sentencia C-633 de 1996 con ponencia del Magistrado José Gregorio Hernández Galindo, estableció que "la denominación que el legislador le dé a una ley no es factor que defina su naturaleza" y que "el nombre de 'estatuto' no significa por sí mismo que la normatividad así designada tenga características especialísimas ni que prevalezca sobre otras leyes"[27].

Por lo tanto, la tramitación de la Ley 336 de 1996 por la Comisión Sexta, sumada a su contenido regulatorio sobre el servicio público de transporte y respaldada por la jurisprudencia constitucional, confirma su naturaleza como ley ordinaria, independientemente de su denominación como Estatuto.


Senado: 235/21
Cámara: 355/21
POR EL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS DE REACTIVACIÓN ECONOMICA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE DE PASAJEROS Y MIXTO "MENSAJE DE URGENCIA"
TRAMITE EN SENADO DE LA REPUBLICA
Autor: H.S. JUAN DABY MERIVEIS MARUN, MARIO ALBERTO CASTAÑO PÉREZ, JONATÁN TAMAYO PÉREZ, CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ, RUBY HELENA CHAGÜI SPATH, MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO, H.R.EDWARD DAVID RODRIGUEZ RODRIGUEZ, MONICA MARIA RAIGOZA MORALES
Origen: CÁMARA DE REPRESENTANTES
Fecha de Presentación: 31 Agosto 2021
Repartido a Comisión: SEXTA
Fecha de Envio a Comisión: 14 Octubre 2021
Ponente Primer Debate: H.S. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ
Ponente Segundo Debate: H.S. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ
Conciliadores: H.S. CARLOS ANDRES TRUJILLO GONZALEZ
Comisión Accidental de Objeciones:
Fecha de Aprobación Primer Debate: 23 Noviembre 2021
Fecha de Aprobación Segundo Debate: 13 Diciembre 2021
Fecha de Conciliación: 14 Diciembre 2021
Fecha de Aprobación de Objeciones: 01 Enero 0000
Estado: LEY 2199 DEL 20 DE ENERO DE 2022

Ficha técnica Pagina del Senado, Modificación a la ley 336 de 1996[28]

[27] https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/C-633-96.htm

[28] https://leyes.senado.gov.co/proyectos/index.php/proyectos-ley/cuatrenio-2018-2022/2021-2022/article/235-por-el-cual-se-establece-medidas-de-reactivacion-economica-para-el-transporte-publico-terrestre-de-pasajeros-y-mixto-mensaje-de-urgencia

7. Derecho comparado

Chile[29]

Nombre de la ley: Ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten

Número de la ley: 21.553

Vigencia: La ley comenzará a regir treinta días después de la publicación de su reglamento en el Diario Oficial. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispone de nueve meses desde la publicación de la ley para dictar el reglamento.

Contenido principal: Esta ley establece un marco regulatorio para las empresas de aplicación de transportes (EAT) en Chile. Define las EAT como entidades que proporcionan plataformas digitales para conectar pasajeros con conductores de vehículos de transporte menor. La ley crea un registro obligatorio para estas empresas y sus conductores, establece requisitos de operación, incluyendo estándares para vehículos y conductores, y define un régimen de sanciones por incumplimiento. También aborda aspectos de seguridad, protección al consumidor y gestión de datos. La ley busca equilibrar la innovación en el sector del transporte con la seguridad de los usuarios y la competencia justa, proporcionando un marco legal claro para la operación de plataformas de transporte como Uber o Cabify en Chile.

Portugal[30]

Nombre de la ley: Régimen jurídico de la actividad de transporte individual y remunerado de pasajeros en vehículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica

Número de la ley: 45/2018

Vigencia: La ley entró en vigor el primer día del tercer mes siguiente al de su publicación (que fue el 10 de agosto de 2018).

[29] https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380

[30] https://files.diariodarepublica.pt/1s/2018/08/15400/0397203980.pdf

Contenido principal: Esta ley establece el marco regulatorio para la actividad de transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica (TVDE) en Portugal. Define los requisitos para operadores de plataformas, empresas de TVDE, conductores y vehículos. La ley crea un sistema de licenciamiento para operadores de plataformas y empresas TVDE, establece normas de seguridad y calidad del servicio, regula los precios y pagos, y define las responsabilidades de las plataformas. También aborda aspectos como la protección del consumidor, la fiscalización y el régimen sancionatorio. La ley busca equilibrar la innovación en el sector del transporte con la seguridad de los usuarios y la competencia justa, proporcionando un marco legal claro para la operación de plataformas de transporte como Uber o similares en Portugal.

Brasil[31]

Nombre de la ley: Ley que modifica la Ley nº 12.587, de 3 de enero de 2012, para regular el transporte privado individual remunerado de pasajeros

Número de la ley: 13.640

Vigencia: La ley entró en vigor en la fecha de su publicación (26 de marzo de 2018).

Contenido principal: Esta ley modifica la Ley nº 12.587 de 2012 para regular el transporte remunerado privado individual de pasajeros en Brasil. Define este servicio como no abierto al público, solicitado exclusivamente a través de aplicaciones o plataformas digitales. Otorga a los municipios y al Distrito Federal la competencia para regular y supervisar el servicio en sus territorios, estableciendo directrices básicas como el cobro de impuestos, requisitos de seguros e inscripción de conductores en la seguridad social. La ley también define requisitos mínimos para los conductores, incluyendo licencia de conducir apropiada, vehículo que cumpla con las normas locales, y antecedentes penales limpios. Busca proporcionar un marco legal para la operación de servicios de transporte a través de aplicaciones como Uber, delegando gran parte de la regulación específica a los gobiernos locales.

Egipto[32]

Nombre de la ley: Ley de Regulación de Servicios de Transporte Terrestre de Pasajeros mediante Tecnologías de la Información

Número de la ley: 87/2018

Vigencia: La ley entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial (publicada el 11 de junio de 2018).

Contenido principal: Esta ley regula los servicios de transporte terrestre de pasajeros que utilizan tecnologías de la información en Egipto. Establece un sistema de licencias para las empresas que prestan estos servicios, requiere permisos de operación para los vehículos y tarjetas de operación para los conductores. La ley exige que las empresas paguen impuestos y tasas, incluida una tasa adicional del 25% sobre ciertos impuestos existentes. Requiere que las empresas proporcionen datos a las autoridades de seguridad nacional y almacenen información por 180 días. También establece la obligación de integrar taxis tradicionales en las plataformas. La ley incluye sanciones por infracciones, que van desde multas hasta la revocación de licencias. Busca regularizar y controlar la operación de servicios de transporte basados en aplicaciones como Uber y Careem en Egipto, equilibrando la innovación con la seguridad y los intereses fiscales del Estado.

Madrid[33]

Nombre de la ley: Ley por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid

Número de la ley: 5/2022

Vigencia: La ley entró en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (publicada el 13 de junio de 2022).

Contenido principal: Esta ley modifica la Ley 20/1998 para incluir la regulación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en Madrid. Establece que esta actividad se considera transporte público discrecional de viajeros y requiere una autorización específica para servicios urbanos. Mantiene la proporción de una autorización VTC por cada 30 taxis. Permite que las autorizaciones VTC nacionales existentes y domiciliadas en Madrid sigan operando servicios urbanos tras el período transitorio establecido por la legislación nacional. La ley también prevé el desarrollo de regulaciones específicas para los requisitos de autorización y las condiciones de operación de los VTC. Busca proporcionar un marco legal para la operación de servicios de transporte como Uber y Cabify en Madrid, equilibrando su actividad con el sector del taxi y adaptando la normativa regional a los cambios en la legislación nacional.

[31] https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13640.htm
[32] https://perma.cc/3FDQ-Z5TA
[33] https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-13071

Francia[34]

Nombre de la ley: Ley relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con conductor

Número de la ley: 2014-1104

Vigencia: La ley entró en vigor el 1 de octubre de 2014, con algunas disposiciones que entraron en vigor posteriormente, hasta el 1 de enero de 2017.

Contenido principal: Esta ley regula tanto los taxis tradicionales como los vehículos de transporte con conductor (VTC) en Francia. Establece un marco legal para la operación de servicios como Uber, diferenciándolos de los taxis. La ley introduce requisitos específicos para los operadores de VTC, incluyendo registros obligatorios y capacidad financiera. También regula los intermediarios que conectan a pasajeros con conductores. Prohíbe que los VTC recojan pasajeros en la calle sin reserva previa y establece sanciones por incumplimiento. La ley busca modernizar el sector del transporte de pasajeros, equilibrando la innovación con la protección del sector del taxi tradicional. Incluye disposiciones sobre la transmisión de licencias de taxi y la creación de un registro nacional de taxis y VTC. Además, prevé el desarrollo de regulaciones adicionales y la revisión de su impacto un año después de su implementación.

8. Jurisprudencia

Número de la sentencia: SC370-2023
Fecha: 10 de octubre de 2023
Magistrado Ponente: Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo

La regulación de las plataformas de transporte debe considerar la evolución jurisprudencial en materia de competencia y economía colaborativa. En este sentido, la sentencia SC370-2023 de la Corte Suprema de Justicia de Colombia ofrece importantes criterios a tener en cuenta. La Corte reconoce que la economía colaborativa presenta nuevos desafíos para el derecho de la competencia y enfatiza que el uso de avances tecnológicos no puede calificarse per se como un medio desleal para desviar clientes. Esto es crucial, ya que respalda la innovación y el progreso tecnológico en el sector del transporte. Además, la Corte establece que para alegar competencia desleal no basta con demostrar pérdidas económicas, sino que se debe probar de manera concreta la desviación de la clientela. Este criterio es fundamental para evitar que se obstaculice injustificadamente la entrada de nuevos actores en el mercado del transporte. La sentencia también subraya la importancia de adaptar la interpretación de las normas al contexto actual de la economía digital, lo que sugiere la necesidad de una regulación flexible y actualizada que fomente la innovación mientras protege la competencia leal. Estos principios jurisprudenciales deben ser considerados al momento de diseñar un marco regulatorio para las plataformas de transporte, buscando un equilibrio entre la promoción de la innovación, la protección de los derechos de los usuarios y la garantía de una competencia justa en el sector.

[34] https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029527162/2024-08-19/

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "*Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992*", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"***Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.*** *Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o

compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

(…)"

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Así las cosas, en virtud del artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley reúne las condiciones de los literales a y b, circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de interés por parte de los Congresistas que participen en la discusión y votación de los proyectos de ley, al ser esta, una iniciativa que no genera un beneficio particular, actual y directo a su favor, sino que su objeto se circunscribe a un tema de interés general que coincide y se fusiona con los intereses del electorado.

IX. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES	**CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES**	
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como finalidad regular la prestación de los servicios de transporte privado intermediados por plataformas tecnológicas, así como regular a las empresas que administran dichas plataformas, con el propósito de: a) Garantizar el derecho fundamental de locomoción de los colombianos; b) Asegurar los derechos y la seguridad de los usuarios; c) Promover la mejora y calidad del servicio; d) Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación.	**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene como finalidad regular la prestación de los servicios de transporte privado ~~intermediados~~ **que utilizan** plataformas de **intermediación** tecnológica, así como regular a las empresas que administran dichas plataformas, con el propósito de: ~~a)~~ Garantizar el derecho fundamental de ~~locomoción~~ **libre movilidad** de los colombianos; ~~b)~~ Asegurar los derechos, la seguridad **y la calidad en la prestación del servicio a** los usuarios; ~~c)~~ promover la mejora y calidad del servicio; **y** ~~d)~~ **e**stablecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación.	Las modificaciones al artículo se sugieren para darle mayor claridad toda vez que la primera modificación propone delimitar con precisión el rol legal de estas plataformas, estableciendo claramente que su función es conectar a usuarios con prestadores del servicio, no prestar directamente el servicio de transporte. Finalmente, la sustitución de "locomoción" por "libre movilidad" representa una actualización necesaria en la terminología jurídica que responde a la evolución del derecho al transporte en Colombia.
Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las empresas, nacionales o extranjeras, que administren plataformas de intermediación para servicios de movilidad disponibles en el territorio nacional, así como a los usuarios y prestadores de estos servicios.	**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La presente ley es aplicable a todas las empresas, nacionales o extranjeras, que administren plataformas de intermediación **para servicios de transporte privado** ~~disponibles~~ **que operen** en el territorio nacional, así como a los usuarios y **conductores** prestadores de estos servicios.	Los cambios propuestos delimitan con precisión el alcance específico de la ley, evitando ambigüedades que podrían llevar a confusión con otros tipos de servicios de movilidad como el transporte público o servicios de mensajería
Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones: a) **Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):** Es la empresa que administra, opera o representa una Plataforma de Intermediación para la Movilidad. b) **Plataforma 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 Usuarios Conductores y Usuarios PIM para la prestación de servicios privados de movilidad a través de PIM. c) **Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI):** Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM. d) **Servicio de Movilidad Intermediado (SMI):** Servicio que satisface necesidades de movilización de personas o cosas, prestado a través de la intermediación de una PIM, sin sujeción a rutas ni horarios predeterminados,	**Artículo 3. Definiciones.** Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones: a) **Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):** Es la ~~empresa~~ **persona jurídica** que administra, opera o representa una Plataforma **digital** de Intermediación para la Movilidad. b) **Plataforma 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 **cuyo objetivo principal es intermediar la interacción** ~~que permiten y facilitan la interacción entre~~ Usuarios Conductores y Usuarios PIM para la prestación de servicios privados de movilidad a través de PIM. c) **Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI):** Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM. d) **Servicio de Movilidad Intermediado (SMI):** Servicio que satisface necesidades de movilización de personas o cosas, prestado a través de la intermediación de	Se precisa en ciertos términos jurídicos para evitar ambigüedades al momento de aplicar la ley

donde el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes. e) **Servicio Compartido:** Modalidad del SMI en la que se establece una ruta o trazado preestablecido y se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí durante un mismo viaje. f) **Conductor:** Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM en el RUSMI, cuya actividad es la prestación personal del SMI. g) **Propietario:** Persona natural o jurídica registrada en el RUNSMI por la EAPIM, propietaria de un vehículo utilizado para la prestación del SMI. h) **Usuario:** Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SMI a través de una PIM. i) **Vehículo:** Automotor registrado en el RUNSMI por la EAPIM, utilizado para la prestación del SMI, que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás normativa aplicable.	una PIM, sin sujeción a rutas ni horarios predeterminados, donde el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes. e) **Servicio Compartido:** Modalidad del SMI en la que se establece una ruta o trazado preestablecido y se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí durante un mismo viaje. f) **Conductor:** Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM en el RUSMI, cuya actividad es la prestación personal del SMI. g) **Propietario:** Persona natural o jurídica registrada en el RUNSMI por la EAPIM, propietaria de un vehículo utilizado para la prestación del SMI. h) **Usuario:** Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SMI a través de una PIM. i) **Vehículo:** Automotor registrado en el RUNSMI por la EAPIM, utilizado para la prestación del SMI, que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás normativa aplicable.	
	Artículo 4. Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así: El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo. El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, **el cual podrá prestarse mediante equipos propios o a través de vehículos particulares con intermediación de plataformas digitales que conecten las partes y permitan el pago de una contraprestación económica**. ~~En tal caso Sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente estatuto.~~ **Parágrafo. Los servicios de transporte privado usando plataformas de intermediación tecnológica estarán sujetos a la ley que reglamente su servicio.**	La modificación del artículo 5 de la Ley 336 de 1996 se justifica principalmente por tres aspectos fundamentales: En primer lugar, actualiza el marco normativo para incorporar las nuevas realidades tecnológicas del transporte, reconociendo legalmente la intermediación de plataformas digitales como mecanismo válido para la prestación del servicio privado de transporte, sin afectar la naturaleza esencial del servicio público. En segundo lugar, establece una distinción clara entre el servicio público y privado de transporte, permitiendo la operación de plataformas tecnológicas y el pago de contraprestaciones económicas, mientras mantiene la prelación del interés general en el servicio público. Finalmente, el parágrafo añadido garantiza la supervisión estatal de estos servicios al remitirlos a una regulación específica en el presente proyecto de ley, lo que permite un marco normativo adaptado a las particularidades del transporte mediante plataformas, fomentando la innovación y ampliando las opciones de movilidad para los ciudadanos. Estos cambios modernizan la legislación del transporte en Colombia, adaptándola a las nuevas tecnologías mientras mantienen las garantías necesarias para su adecuada prestación.
CAPÍTULO II **REGISTRO Y REQUISITOS**	**CAPÍTULO II** **REGISTRO Y REQUISITOS**	
Artículo 4. Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI). Créase el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) como parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El RUNSMI será administrado por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. **Parágrafo 1.** En el RUNSMI deberá contener la información de: a) Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) b) Las Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM) c) Los conductores d) Los propietarios de vehículos e) Los vehículos utilizados para la prestación del servicio **Parágrafo 2.** La EAPIM será responsable de efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro de la PIM, los conductores, los propietarios y los vehículos vinculados a su plataforma. La información del registro	**Artículo ~~4~~ 5. Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI).** Créase el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) como parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El RUNSMI será administrado por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. **Parágrafo 1.** En el RUNSMI deberá contener la información de: a) Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) b) Las Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM) c) Los conductores d) Los propietarios de vehículos e) Los vehículos utilizados para la prestación del servicio **Parágrafo 2.** La EAPIM será responsable de efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro de la PIM, los conductores, los propietarios y los vehículos vinculados ~~a su~~	Las modificaciones al artículo del RUNSMI se fundamentan en tres aspectos esenciales: Primero, se realizan ajustes lingüísticos fundamentales que precisan la relación entre plataformas y prestadores del servicio, modificando "vinculados a su plataforma" por "que operan a través de su plataforma". Este cambio es crucial pues clarifica que la relación es de operación y no de subordinación, evitando interpretaciones que sugieran vínculos laborales. Segundo, se fortalece el principio de libre competencia al especificar explícitamente que conductores y propietarios pueden operar con múltiples plataformas. Esta modificación es necesaria para garantizar la libertad económica y evitar prácticas monopolísticas en el sector, beneficiando tanto a los prestadores del servicio como a los usuarios. Tercero, se incorpora la interoperabilidad con el RUNT y se establece una responsabilidad compartida entre los Ministerios de Transporte y TIC. Estos cambios son indispensables para asegurar la eficiencia administrativa, evitar duplicidad de información y garantizar un control efectivo del

deberá actualizarse semestralmente. El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período. **Parágrafo 3.** La inscripción en el RUNSMI no implica exclusividad en la prestación del servicio a través de una única PIM. **Parágrafo 4.** El RUNSMI podrá ser consultado libremente por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, respetando las normas de protección de datos personales. **Parágrafo 5.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentará las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley. **Parágrafo 6.** La implementación del RUNSMI deberá completarse en un plazo no mayor a doce (12) meses desde la promulgación de la presente ley, prorrogable por seis (6) meses adicionales.	**que operan** a través de su plataforma. La información del registro deberá actualizarse semestralmente. El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período. **Parágrafo 3.** La inscripción en el RUNSMI de un conductor y/o propietario de vehículo no implica exclusividad en la prestación del servicio a través de una única PIM. **Parágrafo 4.** El RUNSMI podrá ser consultado libremente por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, respetando las normas de protección de datos personales. **Parágrafo 5. El RUNSMI será interoperable con el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.** **Parágrafo 6.** El Ministerio de Transporte ~~en coordinación con~~ **y** el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley, prorrogable por seis (6) meses adicionales. **Parágrafo 7.** La implementación del RUNSMI deberá completarse en un plazo no mayor a doce (12) meses desde la promulgación de la presente ley, prorrogable por seis (6) meses adicionales.	sistema, mientras se mantiene la transparencia en la gestión de datos.
Artículo 5. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM). Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación: 1. Información de la empresa: a) Razón social b) Certificado de existencia y representación legal. c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto. d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma. 2. Requisitos operativos: a) Contar con una plataforma tecnológica que cumpla con los estándares de seguridad y protección de datos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. b) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos. c) Contar con las pólizas de seguros requeridas según lo establecido en la presente ley. 3. Requisitos para la vinculación de conductores y vehículos: La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma: a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto. b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo. c) Certificado de antecedentes judiciales del conductor, con fecha de expedición no mayor a 30 días. d) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año y color. e) Tarjeta de propiedad del vehículo. f) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente. g) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la	**Artículo 6. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM).** Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación: 1. Información de la empresa: a) Razón social b) Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia. c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto. d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma. 2. Requisitos operativos: a) Contar con una plataforma tecnológica <u>en funcionamiento.</u> ~~que cumpla con los estándares de seguridad y protección de datos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones~~. b) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos. c) Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley. 3. Requisitos para la vinculación de conductores y vehículos: La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma: a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto. b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo. ~~Certificado de antecedentes judiciales del conductor, con fecha de expedición no mayor a 30 días.~~ c) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año y color.	Esta modificación es esencial pues permite la operación de plataformas extranjeras mientras mantiene los controles necesarios, fomentando así la inversión y el desarrollo tecnológico en el sector. Segundo, se reorganizan los requisitos operativos y de documentación bajo una estructura más clara y eficiente, manteniendo los elementos críticos de seguridad y servicio. Esta reestructuración es necesaria para facilitar el cumplimiento normativo sin sacrificar los estándares de calidad y seguridad que protegen a los usuarios. Se establece un régimen de transición equilibrado, con un plazo razonable de seis meses para las empresas existentes y aplicación inmediata para nuevas plataformas. Este esquema temporal es crucial para garantizar una implementación ordenada de la norma, mientras se asegura que el crecimiento del sector se dé bajo los nuevos estándares regulatorios.

antigüedad del vehículo. 4. Obligaciones continuas: a) Mantener actualizada la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses. b) Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios. **Parágrafo.** Las EAPIM tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para cumplir con estos requisitos. Para las nuevas EAPIM que ingresen al mercado, estos requisitos serán de cumplimiento inmediato.	d) Tarjeta de propiedad del vehículo. e) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente. f) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo. 4. Obligaciones continuas: a) ~~Mantener actualizada~~ **Actualizar** la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses. b) Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios. **Parágrafo.** Las EAPIM tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para cumplir con estos requisitos. Para las nuevas EAPIM que ingresen al mercado, estos requisitos ~~serán de cumplimiento inmediato.~~ **Serán obligatorios para habilitación de la operación.**	
Artículo 6. Pólizas de seguro. Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán tomar, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, pólizas de seguro de responsabilidad civil extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad de intermediación y prestación del servicio de movilidad. Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas. **Parágrafo.** Esta póliza es independiente y complementaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.	**Artículo 7. Pólizas de seguro.** Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán tomar pólizas de seguro ~~autorizada para operar en Colombia~~, de responsabilidad civil extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad de intermediación**, así como los servicios de transporte privado objeto de intermediación.** Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas. **Parágrafo.** Esta póliza es independiente y complementaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.	La modificación sustancial del texto elimina la referencia a "compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia" por ser redundante con la legislación vigente, mientras reemplaza "servicio de movilidad" por una especificación más precisa que incluye tanto "la actividad de intermediación" como "los servicios de transporte privado objeto de intermediación". Este cambio es crucial pues amplía explícitamente el alcance de la cobertura a toda la cadena del servicio.
CAPÍTULO III **REGULACIÓN DEL SERVICIO**	**CAPÍTULO III** **REGULACIÓN DEL SERVICIO**	

Artículo 7. Eliminación de restricción al incremento de taxis. Deróguese la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte, que limita el número de taxis. **Parágrafo 1.** Ninguna entidad territorial podrá imponer límites en el número de matrículas o de tarjetas de operación para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sea este prestado por vehículos tipo taxi o a través de plataformas de intermediación para la movilidad. **Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para reglamentar la implementación de esta medida.	**Artículo 8. Eliminación de restricción al incremento de taxis.** Deróguese la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte, que limita el número de taxis **en operación en cada ciudad, así como toda norma que obligue a la existencia de capacidades transportadoras para vehículos tipo taxi en los distritos y municipios del país.** **Parágrafo ~~1.~~** ~~Ninguna entidad territorial~~ **No** podrá**n** impone**rse al** límites ~~en el~~ **al** número de **vehículos,** matrículas **y/**o de tarjetas de operación para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, ~~sea este prestado por vehículos tipo taxi o~~ **como tampoco números máximos a los vehículos y/o conductores que presten servicios de transporte privado** a través de plataformas de intermediación para la movilidad.	La modificación del artículo sobre eliminación de restricciones al incremento de taxis se fundamenta en tres argumentos principales: En primer lugar, la ampliación del alcance derogatorio es fundamental al especificar no solo la limitación numérica de taxis sino también "toda norma que obligue a la existencia de capacidades transportadoras". Esta precisión es crucial pues elimina cualquier barrera regulatoria que pudiera restringir artificialmente la oferta de servicios de transporte, promoviendo así una verdadera liberalización del sector. En segundo lugar, la reformulación del parágrafo fortalece la prohibición de restricciones al incluir explícitamente "vehículos y/o conductores que presten servicios de transporte privado". Este cambio es esencial porque: • Amplía la protección contra restricciones artificiales a todos los tipos de servicio de transporte • Garantiza la libre competencia en el sector • Evita la creación de barreras de entrada que limiten la innovación y el desarrollo del mercado Finalmente, la eliminación del segundo parágrafo sobre la reglamentación ministerial implica una aplicación más inmediata y directa de la norma, eliminando dilaciones innecesarias en la liberalización del mercado y permitiendo que las fuerzas del mercado regulen naturalmente la oferta de servicios de transporte.
Artículo 8. Compensación. El Ministerio de Transporte establecerá un mecanismo de compensación para los propietarios de vehículos de transporte individual tipo taxi que hayan adquirido sus cupos antes de la entrada en vigencia de esta ley. **Parágrafo 1.** La compensación se	**Artículo 9. Compensación.** El Ministerio de Transporte establecerá ~~un~~ mecanismo**s** de compensación para los propietarios de vehículos de transporte individual tipo taxi que hayan adquirido **activos intangibles relacionados con el derecho de operación de su vehículo ("cupos")**, ~~sus cupos~~	La modificación del artículo sobre compensación se fundamenta en tres argumentos esenciales: En primer lugar, la precisión del lenguaje sobre los "activos intangibles relacionados con el derecho de operación" en lugar de "cupos" es fundamental, pues define con mayor rigor técnico y jurídico la

calculará con base en el valor promedio de los cupos en los últimos cinco años, ajustado por inflación. Los recursos para la compensación provendrán del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley. **Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades locales, realizará un seguimiento anual del impacto de estas medidas en la movilidad urbana, la calidad del servicio y las condiciones laborales de los conductores, y presentará un informe al Congreso de la República con recomendaciones de ajustes si fueren necesarios.	antes de la entrada en vigencia de esta ley. **Parágrafo 1.** La compensación se calculará con base en el valor promedio de **dichos activos** ~~los cupos~~ en los últimos cinco años, ajustado por **la** inflación **y considerando su depreciación y amortización.** Los recursos para la compensación provendrán del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley, **por las sanciones económicas previstas en el artículo 13 más otras fuentes de ingresos que asignen la Ley y el Gobierno Nacional.** **Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades locales, realizará un seguimiento anual del impacto de estas medidas en la movilidad urbana, la calidad del servicio y las condiciones **de trabajo** ~~laborales~~ de los conductores, y presentará un informe al Congreso de la República con recomendaciones de ajustes si fueren necesarios.	naturaleza del bien objeto de compensación. Esta clarificación es crucial para establecer un marco más preciso de valoración y compensación, considerando estos derechos como activos empresariales sujetos a principios contables y financieros. En segundo lugar, se fortalece el mecanismo de compensación al especificar que el cálculo considerará "la depreciación y amortización" de los activos, además del ajuste por inflación. Este cambio es esencial porque: • Reconoce la naturaleza económica del activo y su pérdida de valor en el tiempo • Establece criterios más objetivos para la valoración • Garantiza una compensación más justa y técnicamente fundamentada Finalmente, se amplían las fuentes de financiación para la compensación al incluir
		específicamente las sanciones económicas del artículo 13 y dejar abierta la posibilidad de otras fuentes de ingresos. Esta modificación es necesaria para asegurar la viabilidad financiera del mecanismo de compensación y su efectiva implementación.
Artículo 8. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte. Los vehículos de servicio de taxi, en todas sus modalidades, podrán registrarse a una o más EAPIN y utilizar sus plataformas tecnológicas como mecanismo alternativo para la determinación de tarifas y cobro de servicios. Los usuarios tendrán la facultad de elegir entre el sistema tarifario tradicional (taxímetro) o el ofrecido por la plataforma tecnológica al momento de solicitar el servicio. Los taxis que operen a través de estas aplicaciones deberán cumplir con todos los requisitos establecidos en el marco legal y reglamentario vigente para la modalidad de transporte de taxi. La integración a estas	**Artículo 10. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte**. (…)	Se modifica el número del artículo
plataformas no exime a los conductores ni a los propietarios de vehículos de sus obligaciones legales y reglamentarias, y se considerará como una adaptación a los avances tecnológicos del sector.		
Artículo 10. Medidas de suspensión de conductores, propietarios y usuarios. Cualquier persona usuaria del servicio, sea conductor, propietario o usuario, que acepte e incumpla los términos y condiciones contemplados por cada Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM) y por la presente ley, puede ser suspendida de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma y del Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI). Para tal efecto, la Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) realizará una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicará el resultado de manera transparente al usuario afectado.	**Artículo 11. Medidas de suspensión de conductores, propietarios y usuarios.** (…)	Se modifica el número del artículo.
CAPÍTULO IV		
VIGILANCIA Y CONTROL		
Artículo 11. Inspección Vigilancia y Control. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM). La Superintendencia de Transporte será responsable de la inspección, vigilancia y control respecto de la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.	**Artículo 12. Inspección Vigilancia y Control.** La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM). La Superintendencia de Transporte será responsable de la inspección, vigilancia y control respecto de la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas **privado prestado por conductores.**	Esta modificación responde a la necesidad de establecer un marco regulatorio que reconozca la naturaleza específica del transporte privado intermediado por plataformas, distinguiéndolo del transporte público tradicional.
Artículo 12. Competencias del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. El MinTIC ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control en lo relacionado con: a) Protección y tratamiento de datos personales en las plataformas tecnológicas. b) Seguridad de la información y	ELIMINADO ~~**Artículo 12. Competencias del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.** El MinTIC ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control en lo relacionado con:~~ ~~a) Protección y tratamiento de datos personales en las plataformas tecnológicas.~~	Ya se encuentra regulado por la normatividad vigente, podría generar duplicidad normativa

ciberseguridad de las plataformas. c) Cumplimiento de estándares técnicos en el desarrollo y operación de las plataformas.	~~b) Seguridad de la información y ciberseguridad de las plataformas.~~ ~~c) Cumplimiento de estándares técnicos en el desarrollo y operación de las plataformas.~~	
Artículo 13. Sanciones. En caso de que las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) incumplan alguna de las obligaciones mencionadas en la presente Ley, la Superintendencia de Transporte aplicará las siguientes sanciones: a) La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV). b) La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de cien (100) SMLMV. c) La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de trescientos (300) SMLMV. d) La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de doscientos cincuenta (250) SMLMV. e) La multa por incumplir los estándares de seguridad y protección de datos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones será de ciento cincuenta (150) SMLMV. En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original. La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones:	**Artículo 13. Sanciones.** En caso de que las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) incumplan alguna de las obligaciones mencionadas en la presente Ley, la Superintendencia de Transporte aplicará las siguientes sanciones: a) La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de **seiscientos treinta y siete Unidades de Valor Básico (637 UVB)** ~~doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales~~ vigentes (SMLMV). ~~b)~~ La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de **trecientos trece seis Unidades de Valor Básico (313 UVB)** ~~cien (100)~~ SMLMV. ~~c)~~ La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de **novecientos cuarenta y un Unidades de Valor Básico (941 UVB)** ~~trescientos (300)~~ SMLMV. ~~d)~~ La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de **novecientos cuarenta y un Unidades de Valor Básico (941 UVB)** ~~doscientos cincuenta (250)~~ SMLMV. ~~e) La multa por incumplir los estándares de seguridad y protección de datos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las~~	Se elimina el numeral e porque puede generar duplicidad normativa Se realiza la conversión de SMLMV a UVB según lo establecido en la Circular Externa 20244000000077 del Ministerio de Transporte, en cumplimiento del artículo 313 de la Ley 2294 de 2023 (PND). Se incluye la denominación completa "Unidades de Valor Básico" junto con su abreviatura (UVB) para dar mayor claridad y precisión jurídica al texto. Se escriben los valores tanto en letras como en números para evitar ambigüedades en la interpretación, siguiendo las mejores prácticas de técnica legislativa.
a) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días. b) Cancelación del registro en el RUNSMI. **Parágrafo 1.** La Superintendencia de Industria y Comercio aplicará las sanciones correspondientes en lo relacionado con la protección y tratamiento de datos personales, seguridad de la información y ciberseguridad de las plataformas. **Parágrafo 2.** Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley. **Parágrafo 3.** Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.	~~Comunicaciones será de ciento cincuenta (150) SMLMV.~~ En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original. La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones sobre los usuarios conductores: c) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días. d) Cancelación del registro en el RUNSMI. **Parágrafo 1.** La Superintendencia de Industria y Comercio aplicará las sanciones correspondientes en lo relacionado con la protección y tratamiento de datos personales, seguridad de la información y ciberseguridad de las plataformas. **Parágrafo 2.** Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley. **Parágrafo 3.** Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.	
CAPÍTULO V **DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS** **Artículo 14. Aportes al RUNSMI.** Al momento de efectuar la inscripción, actualización y renovación del Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI), las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán hacer un aporte a favor del administrador del Registro. Los aportes se realizarán de la siguiente manera: a) Un aporte inicial de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI. b) Un aporte anual de veinte (20) SMLMV para la	**CAPÍTULO V** **DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS** QUEDA IGUAL	

actualización del registro. c) Un aporte de treinta (30) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro. **Parágrafo 1.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, podrá ajustar los montos de los aportes anualmente, de acuerdo con las necesidades de operación del RUNSMI. **Parágrafo 2.** El incumplimiento en el pago de los aportes dará lugar a la suspensión del registro en el RUNSMI hasta que se regularice la situación. **Parágrafo 3.** Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.		
Artículo 15. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. El Fondo estará conformado 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.	**Artículo 15. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.** El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden del 1% del valor de cada servicio ~~público~~ **privado** de transporte terrestre automotor individual de pasajeros colaborativo, intermediado por plataformas tecnológicas.	Este cambio es crucial porque establece con claridad que el aporte del 1% proviene específicamente de los servicios de transporte privado intermediados por plataformas, distinguiéndolos del transporte público tradicional.
	ARTÍCULO NUEVO **Artículo 16. Libertad tarifaria.** Los vehículos particulares que presten servicio privado de transporte podrán implementar modelos de tarifa dinámica, resultante de la interacción entre oferta y demanda, las cuales pueden ser definidas o sugeridas por las PIM. Así mismo, los distritos y municipios podrán determinar la aplicación de este modelo tarifario para la prestación del servicio público de transporte individual con taxis en sus jurisdicciones.	El reconocimiento de la tarifa dinámica responde a principios fundamentales de mercado, permitiendo que los precios se ajusten según oferta y demanda. Esto es crucial para optimizar la disponibilidad del servicio e incentivar una mayor oferta en momentos de alta demanda. La facultad otorgada a las PIM para definir o sugerir tarifas reconoce su capacidad tecnológica para implementar algoritmos que respondan en tiempo real a las condiciones del mercado, lo que permite una asignación más eficiente de recursos y beneficia tanto a usuarios como a conductores. La extensión de esta posibilidad al servicio de taxis bajo decisión de autoridades locales respeta la autonomía territorial mientras moderniza el servicio tradicional, facilitando una competencia equilibrada entre las diferentes modalidades de transporte.
Artículo 16. Periodo de transición. El RUNSMI deberá ser creado y reglamentado por el Gobierno Nacional durante los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley. **Parágrafo 1.** Durante los seis (6) meses siguientes a la creación del RUNSMI, las EAPIM deberán registrar en el RUNSMI las PIM que administran, al igual que a los conductores, propietarios y vehículos vinculados a dichas PIM. **Parágrafo 2.** Transcurrido dicho plazo, las EAPIM que no hayan efectuado el respectivo registro podrán ser objeto de sanción según los términos del régimen sancionatorio establecido en la presente Ley.	**Artículo 17. Periodo de transición.**	Cambio de numeración
Artículo 17. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	**Artículo 18. Vigencia y derogatorias.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Cambio de numeración

IX. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros de la comisión sexta de Senado de la República dar primer debate a la **PONENCIA POSITIVA** del Proyecto de Ley no. 136 de 2024 Senado "Por medio del cual se regula el servicio de transporte privado intermediado por plataformas digitales", con los cambios socializados en el pliego.

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 136 DE 2024 SENADO POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como finalidad regular la prestación de los servicios de transporte privado que utilizan plataformas de intermediación tecnológica, así como regular a las empresas que administran dichas plataformas, con el propósito de: Garantizar el derecho fundamental de libre movilidad de los colombianos; asegurar los derechos, la seguridad y la calidad en la prestación del servicio a los usuarios; promover la mejora y calidad del servicio; y establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todas las empresas, nacionales o extranjeras, que administren plataformas de intermediación para servicios de transporte privado que operen en el territorio nacional, así como a los usuarios y conductores prestadores de estos servicios.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:

a) **Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):** Es la persona jurídica que administra, opera o representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.
b) **Plataforma 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 cuyo objetivo principal es intermediar la interacción entre Usuarios Conductores y Usuarios PIM para la prestación de servicios privados de movilidad a través de PIM.
c) **Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI):** Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM.
d) **Servicio de Movilidad Intermediado (SMI):** Servicio que satisface necesidades de movilización de personas o cosas, prestado a través de la intermediación de una PIM, sin sujeción a rutas ni horarios predeterminados, donde el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes.
e) **Servicio Compartido:** Modalidad del SMI en la que se establece una ruta o trazado preestablecido y se recoge a distintos usuarios sin relación entre sí durante un mismo viaje.
f) **Conductor:** Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM en el RUSMI, cuya actividad es la prestación personal del SMI.
g) **Propietario:** Persona natural o jurídica registrada en el RUNSMI por la EAPIM, propietaria de un vehículo utilizado para la prestación del SMI.
h) **Usuario:** Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SMI a través de una PIM.
i) **Vehículo:** Automotor registrado en el RUNSMI por la EAPIM, utilizado para la prestación del SMI, que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás normativa aplicable.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:

El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, el cual podrá prestarse mediante equipos propios o a través de vehículos particulares con intermediación de plataformas digitales que conecten las partes y permitan el pago de una contraprestación económica.

Parágrafo. Los servicios de transporte privado usando plataformas de intermediación tecnológica estarán sujetos a la ley que reglamente su servicio.

CAPÍTULO II
REGISTRO Y REQUISITOS

Artículo 5. Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI). Créase el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) como parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El RUNSMI será administrado por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Parágrafo 1. El RUNSMI deberá contener la información de:

a) Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM)
b) Las Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM)
c) Los conductores
d) Los propietarios de vehículos
e) Los vehículos utilizados para la prestación del servicio

Parágrafo 2. La EAPIM será responsable de efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro de la PIM, los conductores y los propietarios que operan a través de su plataforma. La información del registro deberá actualizarse semestralmente.

El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período.

Parágrafo 3. La inscripción en el RUNSMI de un conductor y/o propietario de vehículo no implica exclusividad en la prestación del servicio a través de una única PIM.

Parágrafo 4. El RUNSMI podrá ser consultado libremente por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, respetando las normas de protección de datos personales.

Parágrafo 5. El RUNSMI será interoperable con el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.

Parágrafo 6. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley.

Parágrafo 7. La implementación del RUNSMI deberá completarse en un plazo no mayor a doce (12) meses desde la promulgación de la presente ley, prorrogable por seis (6) meses adicionales.

Artículo 6. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM). Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación:

1. Información de la empresa:

a) Razón social

b) Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia

c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto

d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma.

2. Requisitos operativos:

a) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos

b) Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley

3. Requisitos para la vinculación de conductores y vehículos:

La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma:

a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto

b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo

c) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año y color

e) Tarjeta de propiedad del vehículo

f) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente

g) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo

4. Obligaciones continuas:

a) Actualizar la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses

b) Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios

Parágrafo. Las EAPIM tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley para cumplir con estos requisitos. Para las nuevas EAPIM que ingresen al mercado, estos requisitos serán obligatorios para habilitación de la operación.

Artículo 7. Pólizas de seguro. Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán tomar pólizas de seguro de responsabilidad civil extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad de intermediación, así como los servicios de transporte privado objeto de intermediación.

Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas.

Parágrafo. Esta póliza es independiente y complementaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.

CAPÍTULO III
REGULACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 8. Eliminación de restricción al incremento de taxis. Deróguese la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 del Ministerio de Transporte, que limita el número de taxis en operación en cada ciudad, así como toda norma que obligue a la existencia de capacidades transportadoras para vehículos tipo taxi en los distritos y municipios del país.

Parágrafo . No podrán imponerse límites al número de vehículos, matrículas y/o de tarjetas de operación para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sea este prestado por vehículos tipo taxi como tampoco números máximos a los vehículos y/o conductores que presten servicios de transporte privado a través de plataformas de intermediación para la movilidad.

Artículo 9. Compensación. El Ministerio de Transporte establecerá mecanismos de compensación para los propietarios de vehículos de transporte individual tipo taxi que hayan adquirido activos intangibles relacionados con el derecho de operación de su vehículo ("cupos"), antes de la entrada en vigencia de esta ley.

Parágrafo 1. La compensación se calculará con base en el valor promedio de dichos activos en los últimos cinco años, ajustado por la inflación y considerando su depreciación y amortización.

Los recursos para la compensación provendrán del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley, por las sanciones económicas previstas en el artículo 13 más otras fuentes de ingresos que asignen la Ley y el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades locales, realizará un seguimiento anual del impacto de estas medidas en la movilidad urbana, la calidad del servicio y las condiciones de trabajo de los conductores, y presentará un informe al Congreso de la República con recomendaciones de ajustes si fueren necesarios.

Artículo 10. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte. Los vehículos de servicio de taxi, en todas sus modalidades, podrán registrarse a una o más EAPIN y utilizar sus plataformas tecnológicas como mecanismo alternativo para la determinación de tarifas y cobro de servicios. Los usuarios tendrán la facultad de elegir entre el sistema tarifario tradicional (taxímetro) o el ofrecido por la plataforma tecnológica al momento de solicitar el servicio.

Los taxis que operen a través de estas aplicaciones deberán cumplir con todos los requisitos establecidos en el marco legal y reglamentario vigente para la modalidad de transporte de taxi. La integración a estas plataformas no exime a los conductores ni a los propietarios de vehículos de sus obligaciones legales y reglamentarias, y se considerará como una adaptación a los avances tecnológicos del sector.

Artículo 11. Medidas de suspensión de conductores, propietarios y usuarios. Cualquier persona usuaria del servicio, sea conductor, propietario o usuario, que acepte e incumpla los términos y condiciones contemplados por cada Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM) y por la presente ley, puede ser suspendida de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma y del Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI).

Para tal efecto, la Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) realizará una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicará el resultado de manera transparente al usuario afectado.

CAPÍTULO IV
VIGILANCIA Y CONTROL

Artículo 12. Inspección Vigilancia y Control. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM).

La Superintendencia de Transporte será responsable de la inspección, vigilancia y control respecto del servicio de transporte privado prestado por conductores.

Artículo 13 Sanciones. En caso de que las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) incumplan alguna de las obligaciones mencionadas en la presente Ley, la Superintendencia de Transporte aplicará las siguientes sanciones:

a) La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de seiscientos treinta y siete Unidades de Valor Básico (637 UVB).
b) La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de trecientos trece seis Unidades de Valor Básico (313 UVB).
c) La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de novecientos cuarenta Unidades de Valor Básico (941 UVB).
d) La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de novecientos cuarenta y Unidades de Valor Básico (941 UVB).

En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original.

La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones sobre los conductores:

a) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días
b) Cancelación del registro en el RUNSMI

Parágrafo 1. La Superintendencia de Industria y Comercio aplicará las sanciones correspondientes en lo relacionado con la protección y tratamiento de datos personales, seguridad de la información y ciberseguridad de las plataformas.

Parágrafo 2. Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley.

Parágrafo 3. Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.

CAPÍTULO V
DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS

Artículo 14. Aportes al RUNSMI. Al momento de efectuar la inscripción, actualización y renovación del Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI), las Empresas Administradoras de

Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán hacer un aporte a favor del administrador del Registro. Los aportes se realizarán de la siguiente manera:

a) Un aporte inicial de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI.
b) Un aporte anual de veinte (20) SMLMV para la actualización del registro.
c) Un aporte de treinta (30) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, podrá ajustar los montos de los aportes anualmente, de acuerdo con las necesidades de operación del RUNSMI.
Parágrafo 2. El incumplimiento en el pago de los aportes dará lugar a la suspensión del registro en el RUNSMI hasta que se regularice la situación.
Parágrafo 3. Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.

Artículo 15. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden del 1% del valor de cada servicio privado de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, intermediado por plataformas tecnológicas.

Artículo 16. Libertad tarifaria. Los vehículos particulares que presten servicio privado de transporte podrán implementar modelos de tarifa dinámica, resultante de la interacción entre oferta y demanda, las cuales pueden ser definidas o sugeridas por las PIM. Así mismo, los distritos y municipios podrán determinar la aplicación de este modelo tarifario para la prestación del servicio público de transporte individual con taxis en sus jurisdicciones.

Artículo 17. Periodo de transición. El RUNSMI deberá ser creado y reglamentado por el Gobierno Nacional durante los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

Parágrafo 1. Durante los seis (6) meses siguientes a la creación del RUNSMI, las EAPIM deberán registrar en el RUNSMI las PIM que administran, al igual que a los conductores, propietarios y vehículos vinculados a dichas PIM.

Parágrafo 2. Transcurrido dicho plazo, las EAPIM que no hayan efectuado el respectivo registro podrán ser objeto de sanción según los términos del régimen sancionatorio establecido 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.