



PROYECTO DE LEY No. 292 de 2019 Cámara

***“Por medio de la cual se regula el servicio privado de transporte intermediado por plataformas digitales”***

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto la regulación del Servicio Privado de Transporte Intermediado por plataformas digitales.

**Artículo 2. Principios.** Para la interpretación y aplicación de la presente ley, serán principios que regirán la prestación del Servicio Privado de Transporte Intermediado por plataformas digitales: la primacía de los derechos de los usuarios, la accesibilidad, la libre competencia, la eficacia en el servicio, y la seguridad y equidad de todos los actores

**Artículo 3. Definiciones.**

1. Operador de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (OPIM): es la persona jurídica que administre, opere o represente una Plataforma de Intermediación para la Movilidad.
2. Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM): son las páginas web, interfaces informáticas, aplicaciones tecnológicas y demás desarrollos tecnológicos y medios de comunicación electrónicos o digitales que permiten y facilitan la interacción entre Usuario Conductores y Usuarios PIM para la prestación de un Servicio Privado de Transporte Intermediado.
3. Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado o RUNSTPI: será un registro único, que se lleve en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en el cual deberán estar inscritas las PIM, los OPIM, los Usuarios Conductores, los Usuario No Conductores y los Vehículos.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

4. Servicio Privado de Transporte Intermediado: es la prestación de un servicio que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades, exclusivas o comerciales, permanentes y/o transitorias, de las personas naturales y/o jurídicas a través de la intermediación de una PIM y sin que ello exija la vinculación a una empresa de transporte bajo los términos y condiciones que dispone la presente ley.
5. Usuario Conductor: será una persona natural que sea un usuario registrado en el RUNSTPI cuya actividad sea la prestación de manera personal de un Servicio Privado de Transporte Intermediado, sin importar que sea de forma permanente u ocasional. Los Usuarios Conductores deberán contar con licencia de conducción en la misma categoría exigida a los conductores de servicio de transporte público individual tipo taxi.
6. Vehículo asociado a PIM: será el vehículo automotor de servicio particular que sea utilizado para prestar un Servicio Privado de Transporte Intermediado.

**Artículo 4. Modificación del Artículo 5° de la Ley 336 de 1996.** Modifíquese el inciso segundo del artículo 5° de la Ley 336 de 1996 el cual quedará así:

*“El servicio privado de transporte, es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades, exclusivas o comerciales, permanentes y/o transitorias, de las personas naturales y/o jurídicas y sin que ello exija la vinculación a una empresa de transporte.*

*Con el fin de garantizar la calidad e idoneidad del servicio de transporte y la seguridad del usuario, el servicio privado de transporte deberá ser prestado exclusivamente a través de la intermediación de plataformas digitales”.*

**Artículo 5. Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado (RUNSPTI).** Créese el Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado, el cual será incorporado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicho Registro podrá ser libremente consultado por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, y se sujetara a las disposiciones vigentes para el RUNT.

En el RUNSPTI deberán estar inscritos las PIM, los OPIM, los Usuario Conductores y los Vehículos asociados a PIM. La EPIM será la obligada a efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro ante el RUNSPTI de la PIM, del Usuario Conductor, y del Vehículo asociado a PIM. En caso de que un Usuario Conductor y/o un Vehículo asociado a PIM preste servicios a través de distintas PIM, se deberá reflejar en el RUNSPTI la vinculación con cada una de las PIM.

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses calendario, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para reglamentar el funcionamiento del RUNSPTI como parte del RUNT y lo dispuesto en el presente artículo.

**Artículo 6. Pólizas de seguro.** Las PIM deberán contratar, bajo su cargo y costo, pólizas de seguros que cubran a los Usuarios Conductores, los Vehículos asociados a PIM, a los pasajeros y a terceros de la siguiente manera:

1. Póliza por Responsabilidad Civil Extracontractual: Todo Vehículo deberá estar cubierto con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual para operar. Ésta tendrá la finalidad de amparar todo riesgo relacionado con la prestación del Servicio Privado de Transporte Intermediado frente a pasajeros y terceros y será, requisito indispensable para que el Vehículo pueda ser registrado en el RUNSTPI.

La póliza mencionada deberá cubrir cualquier siniestro que se presente durante la prestación del Servicio Privado de Transporte Intermediado o con ocasión de este. Como mínimo deberán cubrir los riesgos de muerte, incapacidad permanente, incapacidad temporal, lesiones, daños a bienes de terceros, gastos médicos de los Usuarios Conductores, los Pasajeros y terceros.

2. Póliza de seguros para Usuarios Conductores: Póliza para los Socios conductores por muerte o incapacidad absoluta por accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor; o por muerte violenta o incapacidad absoluta causada durante el ejercicio de su labor de conductor por hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio

El Ministerio de Transporte tendrá un plazo de seis (6) meses calendario, contados a partir de la promulgación de la presente para reglamentar los riesgos cubiertos, los montos y demás condiciones aplicables a las pólizas de seguros incluidas en el presente artículo, cuyas condiciones deberán ser equiparables a las exigidas a los vehículos de servicio público individual de taxi. La contratación de las pólizas

podrán ser bajo forma de pólizas sombrilla que incorpore a cada vehículo y cada Usuario Conductor bajo un mismo contrato de seguros.

**Artículo 7. Obligaciones de los OPIM.** Los OPIM están obligadas a:

1. Los OPIM deberán constituir en Colombia una persona jurídica o una sucursal de sociedad extranjera, y esta será la persona jurídica responsable de todas las obligaciones y derechos conferidos por la presente Ley.
2. Los OPIM serán quienes reciban el pago de las tarifas que hagan los pasajeros, transacción que se efectuara para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente.
3. Cuando una PIM sea nueva en el mercado colombiano, deberá estar inscrita en el RUNSPTI máximo a los tres (3) meses siguientes de encontrarse efectivamente facilitando la prestación de Servicios Privados de Transporte Intermediado de manera permanente en parte o todo el territorio nacional y estar disponible para que Usuarios PIM se vinculen a ellas.
4. Contar con un sistema de calidad dentro de la PIM, por medio del cual el Usuario PIM puede calificar el Servicio Privado de Transporte Intermediado.
5. Inscribir en el RUNSPTI a los Usuario Conductores, y a los Vehículos que se vinculen a la PIM, siempre que no se encuentren previamente registrados. En caso de que el Usuario Conductor o el Vehículo ya se encuentre registrado, el OPIM estará obligado a actualizar el RUNSPTI.
6. Proporcionar documentación suficiente que evidencie el registro de Usuario Conductores y Vehículos cuando así se solicite.
7. Actualizar el RUNSPTI cuando el Usuario Conductor y/o el Vehículo dejen de operar a través de la PIM.
8. Los OPIM deberán disponer de al menos una sede física en territorio colombiano, así como mecanismos de atención de PQRs tanto de los pasajeros como de los usuarios Conductores para atender dichas PQRs en plazos razonables y de acuerdo con la normatividad vigente.

**Artículo 8. Multas.** Créese los numerales B.24, B.25 y B.26 en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 así:

**Artículo 131. Multas.** *Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:*

(...)

*B.24. Prestar el Servicio Privado de Transporte Intermediado sin cumplir el lleno de los requisitos de inscripción, actualización o renovación del Registro Único Nacional del Servicio Privado de Transporte Intermediado (RUNSPTI).*

*B.25. Prestar el Servicio Privado de Transporte Intermediado suplantando o alterando la información de una persona inscrita en el RUNSPTI.*

*B.26 Al prestar un Servicio Privado de Transporte Intermediado, recoger usuarios en la vía pública sin que previamente se haya concertado un viaje mediante una Plataforma de Intermediación para la Movilidad.*

(...)"

**Artículo 9. Modernización de la reglamentación del servicio de Servicio público de transporte individual:** El Ministerio de Transporte, dentro de un plazo de seis (6) meses calendario siguiente a la promulgación de la presente Ley, deberá adoptar una actualización a la reglamentación del servicio público de transporte individual mediante vehículo taxi, orientado a la reducción de requisitos innecesarios o ineficientes.

Dicha reglamentación deberá contener como mínimo, un mecanismo que permita la implementación de metodologías dinámicas para la fijación de tarifas, basadas en las variaciones de oferta y demanda del servicio, siempre y cuando se empleen mecanismos tecnológicos y aplicaciones móviles para dicho fin. Se podrá permitir que en periodos de alta demanda, la tarifa alcance un máximo del doble de la tarifa fijada como tarifa normal.

**Artículo 10. Contribuciones a cargo de los OPIM.** Los OPIM deberán hacer una contribución correspondiente al 1% sobre el valor facturado por cada Servicio Privado de Transporte Intermediado. Esta contribución financiará un Fondo de Compensación de Cupos del servicio de transporte público individual, que estará a cargo del Ministerio de Transporte, y que se podrá utilizar para financiar programas de desmonte gradual de las reglamentaciones distritales y municipales existentes de asignación de cupos. Una vez cumplido esta destinación, los recursos del Fondo serán destinados de forma proporcional al mantenimiento de la malla vial de cada ciudad o municipio donde se haya prestado el servicio respectivo. El Ministerio de Transporte reglamentará lo dispuesto en el presente artículo, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

**Artículo 11. Limitación al Servicio de Transporte Privado Intermediado:** En las ciudades y municipios con población inferior a un millón de habitantes (1.000.000 de habitantes), las Autoridades Locales, de acuerdo a sus competencias en materia de transporte, podrán restringir la prestación del Servicio de Transporte Privado Intermediado dispuesto en la presente ley, para preservar la sostenibilidad y competencia del Servicio de Transporte Público Individual en vehículo taxi. Para los municipios y ciudades que constituyan áreas metropolitanas, la decisión dispuesta en el presente artículo, será de competencia del área metropolitana.

**Artículo 12. Vigilancia.** El Ministerio de Transporte será la autoridad competente para ejercer la vigilancia del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Ley.

**Artículo 13. Periodo de transición.** Las OPIM, PIM, Usuarios Conductores y Vehículos dispondrán de un periodo de transición correspondiente a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación respectiva expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo dispuesto en la presente Ley.

**Artículo 14. Vigencia y Derogatorias.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



Cordialmente,

**MAURICIO TORO ORJUELA**  
Representante a la Cámara  
Partido Alianza Verde

**EDWIN BALLESTEROS**  
Representante a la Cámara  
Partido Centro Democrático

**KATHERINE MIRANDA**  
Representante a la Cámara  
Partido Alianza Verde

---

---

---

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



**EXPOSICION DE MOTIVOS**  
**PROYECTO DE LEY NO. 292 DE 2019 CÁMARA**  
**“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL SERVICIO PRIVADO DE TRANSPORTE**  
**INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES**

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

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

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

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

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

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

---



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

En el mismo sentido, la Ley 1753 de 2015 o Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, radicó en cabeza de la Nación el deber de asegurar “*la prestación continua, oportuna y de calidad de los servicios públicos de comunicaciones*”, a través del desarrollo de redes de telecomunicaciones. Lo anterior fue establecido con el fin de garantizar el derecho a la comunicación, a la información y a los servicios de las TIC .

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo actualmente vigente (Ley 1855 de 2019) ordenó a las autoridades gubernamentales diseñar una política pública que permita caracterizar las condiciones de prestación de servicio de las aplicaciones y plataformas digitales y tecnológicas, así como las modalidades de protección que se puedan generar a partir del uso de estas.

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

Por todo lo anterior, teniendo en cuenta los lineamientos estratégicos que en materia digital han sido formulados por el Gobierno Nacional en los últimos tres PND, resulta claro que las aplicaciones y plataformas digitales constituyen un elemento cada vez más presente en la cotidianidad de los ciudadanos colombianos, razón por la cual es un fenómeno que necesita ser regulado en su integridad.

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

## 1. Crecimiento económico

Las plataformas digitales de transporte intermediado hacen parte de las economías colaborativas. Estas últimas han demostrado generar diversos beneficios económicos, específicamente: (i) la reducción de costos de transacción, por la agilidad e inmediatez que caracterizan a las nuevas tecnologías; (ii) la promoción del emprendimiento; (iii) la eficiencia en el uso de los productos, lo que se traduce en productividad; y (iv) menores asimetrías de la información, pues busca que el usuario digital reduzca los costos de búsqueda de información, a fin de que pueda elegir con la menor posibilidad de error<sup>1</sup>.

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

En materia tributaria la tendencia de crecimiento es semejante, pues la introducción de nuevas plataformas digitales ha representado para el Estado Colombiano un recaudo de impuestos muy superior en comparación con años anteriores. Un ejemplo de ello fue Uber Colombia S.A.S., que para el año 2018 contribuyó cuarenta y cuatro mil millones de pesos (\$44.000.000.000) por concepto de obligaciones tributarias<sup>3</sup>.

## 2. Fomentar la innovación de los ciudadanos

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

## 3. Emprendimiento y nuevas formas de trabajo

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

---

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

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

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

un Estado y crea nuevas oportunidades de desarrollo para los ciudadanos, específicamente desde la perspectiva del emprendimiento laboral<sup>4</sup>.

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

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

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

En este sentido, la economía colaborativa y plataformas digitales que en ella se enmarcan, permiten que cualquier ciudadano tenga la libertad de emprender y convertirse en oferente de bienes y servicios, con pocas barreras de entrada en el mercado<sup>6</sup>, permitiendo así la creación de nuevas alternativas de negocio y el ingreso de nuevos competidores al mercado, lo cual materializa los principios de libre competencia y libertad de empresa, consagrados en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia.

#### 5. Cuidado del medio ambiente

---

<sup>4</sup> Comisión Europea (2016). Una agenda para la economía colaborativa.

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

<sup>6</sup> Banco Interamericano de Desarrollo (2017). Retos y posibilidades de la economía colaborativa en América Latina y el Caribe.

De igual forma este tipo de estructuras económicas y, consecuentemente las plataformas digitales que se enmarcan en esta contribuyen a materializar el derecho al medio ambiente sano consagrado en el artículo 79 de la Constitución Nacional. Lo anterior en razón a que, a través de figuras como la movilidad compartida o *ridesharing*, implementadas y promovidas por las plataformas tecnológicas de transporte intermediado, se fomenta el cuidado del medio ambiente, pues se reducen las emisiones contaminantes de vehículos.

#### 6. Nuevas dinámicas de consumo.

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

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

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

En el mismo sentido, la Superintendencia de Industria y Comercio ha afirmado en diferentes ocasiones la urgencia que existe de regular estas nuevas estructuras económicas y plataformas digitales, para proteger la libre competencia del mercado colombiano. Según afirmó dicha entidad, *“las economías colaborativas pueden tener la potencialidad de concentrar los mercados, al menos en el corto y mediano plazo, dada una innovación disruptiva. La evidencia empírica ha demostrado que, en la actualidad, los participantes en las economías disruptivas, ante ausencia de regulación efectiva, pueden comportarse de una manera que no necesariamente es coincidente con las expectativas de los consumidores”*<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Superintendencia de Industria y Comercio: Regulación y Competencia en Economías Colaborativas;



## 8. Inseguridad jurídica actualmente existente

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

Cordialmente,

**MAURICIO TORO ORJUELA**

Representante a la Cámara  
Partido Alianza Verde

**EDWIN BALLESTEROS**

Representante a la Cámara  
Partido Centro Democrático

**KATHERINE MIRANDA**

Representante a la Cámara  
Partido Alianza Verde

---

---

---

---

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA