



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1236

Bogotá, D. C., lunes, 28 de julio de 2025

EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.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 SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 374 DE 2025 SENADO, 099 DE 2024 CÁMARA

*por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico Religioso, Histórico y Cultural, y se dictan otras disposiciones.*

 <p>Bogotá D.C., 23 de julio de 2025</p> <p>Honorable Senador <b>JOSÉ LUIS PÉREZ OYUELA</b> Presidente COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE Senado de la República <a href="mailto:comision_segunda@senado.gov.co">comision_segunda@senado.gov.co</a></p> <p><b>Asunto:</b> Informe de Ponencia para segundo debate en el Senado de la República al Proyecto de ley No. 374 de 2025 Senado – 099 de 2024 Cámara, “Por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico religioso, histórico y cultural, y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Respetado presidente:</p> <p>Atendiendo la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República el 20 de mayo de 2025, y a lo establecido en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992, presento y someto a consideración el Informe de Ponencia Positiva para segundo debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley N° 374 de 2025 Senado - 099 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico religioso, histórico y cultural, y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>JAHEL QUIROGA CARRILLO</b> Senadora de la República Pacto Histórico – UP</p> <p>1</p> 	<p style="text-align: center;"><b>INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Proyecto de ley No. 374 de 2025 Senado – 099 de 2024 Cámara, “Por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico religioso, histórico y cultural, y se dictan otras disposiciones”</b></p> <p><b>I. Antecedentes del proyecto de ley</b></p> <p><b>1.1. Trámite de la iniciativa</b></p> <p>El Proyecto de Ley No. 374 de 2025 Senado – 099 de 2024 Cámara fue radicado el 30 de julio de 2024 por el H.R. Wilmar Yair Castellanos Hernández<sup>1</sup>.</p> <p>El 21 de agosto de 2024, mediante oficio CSCP - 3.2.02.062/2024(HS), la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes designó como ponente para el primer debate en dicha corporación al H.R. Luis Miguel López Aristizábal, quien rindió informe de ponencia positiva el 24 de septiembre de 2024<sup>2</sup>. El 29 de abril de 2024 el proyecto fue aprobado en primer debate en la referida Comisión y se designó al mismo Representantes a la Cámara para rendir ponencia para segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p>El 2 de octubre de 2024 el ponente radicó informe positivo para segundo debate<sup>3</sup>, cuyo texto fue sometido a discusión y votación en la plenaria de la Cámara de Representantes. El 16 de diciembre de 2024 el proyecto fue aprobado en dicha Corporación<sup>4</sup> y se ordenó su trámite al Senado de la República, en el cual se le asignó el No. 374 del 2025.</p> <p>El 25 de febrero de 2025, mediante oficio CES-CS-0037-2024, la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República me designó como ponente para primer debate en el Senado de la República.</p> <p>El 20 de mayo de 2025 el proyecto fue debatido y aprobado en la Comisión, dando así su trámite a segundo debate en la Honorable Plenaria del Senado de la República.</p> <p><sup>1</sup> Gaceta No. 1141 de 2024 <sup>2</sup> Gaceta No. 1426 de 2024 <sup>3</sup> Gaceta No. 1685 de 2024 <sup>4</sup> Gaceta No. 130 de 2025</p>
---	---

<p><b>1.2. Objetivo y contenido del proyecto de ley</b></p> <p>La presente ley tiene por objeto rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, ubicado en el departamento de Boyacá, por sus significativos aportes al desarrollo de la comunidad Chiquinquireña y del departamento, así como vincular a la Nación en la conmemoración de los 440 años de su nacimiento, el 26 de diciembre de 1586, y de los 216 años de haberse convertido en Villa Republicana, el 1° de septiembre de 1810, resaltando su importancia histórica, religiosa, cultural y turística.</p> <p>Además, la iniciativa exhorta al Gobierno Nacional y al Congreso de la República a rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá mediante la realización de una ceremonia conmemorativa el 1 de septiembre de 2026 en dicha localidad. En este evento se exaltará su valiosa contribución a la religión católica durante sus primeros 216 años como Villa Republicana, así como sus 440 años de historia. Asimismo, se reconocerá su relevancia como un destacado centro cultural, turístico y religioso de Colombia.</p> <p>El proyecto de ley aprobado en la Plenaria de la H. Cámara de Representantes consta de seis (6) artículos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 1º: La presente ley tiene por objeto rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, ubicado en el departamento de Boyacá, por sus significativos aportes al desarrollo de la comunidad Chiquinquireña y del departamento, así como vincular a la Nación en la conmemoración de los 440 años de su nacimiento, el 26 de diciembre de 1586, y de los 216 años de haberse convertido en Villa Republicana, el 1° de septiembre de 1810, resaltando su importancia histórica, religiosa, cultural y turística.</li> <li>• Artículo 2º: <b>Honores al municipio de Chiquinquirá.</b> Autorícese al Gobierno nacional y al Congreso de la República para rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, realizando una ceremonia conmemorativa en el municipio el día 1º de septiembre de 2026. En este evento se destacará su significativa contribución a la religión católica durante sus primeros 216 años como Villa Republicana y sus 440 años de historia, así como su importancia como destacado centro cultural, turístico y religioso de Colombia.</li> <li>• Artículo 3º: <b>Obras de reconocimiento.</b> En honor al cumplimiento de las fechas históricas del municipio de Chiquinquirá, autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco</li> </ul>	<p>Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, las siguientes obras con el objetivo de aportar al desarrollo económico, turístico y religioso del municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A- Plan maestro de acueducto y alcantarillado del área urbana del municipio de Chiquinquirá.</li> <li>B- Transversal de Boyacá (Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Villa de Leyva - Tunja - Ramiriquí - Miraflores - Monterrey).</li> <li>C- Construcción doble calzada Zipaquirá-Barbosa.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Artículo 4º: <b>Preservación del patrimonio histórico.</b> Autorícese al Gobierno nacional para incorporar las partidas presupuestales para el mejoramiento y preservación de los monumentos y bienes de interés cultural e histórico del municipio de Chiquinquirá en aras de conservar y mantener la cultura chiquinquireña, así como fomentar el turismo en el municipio; lo anterior, de acuerdo con la disponibilidad de recursos, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.</li> <li>• Artículo 5º: <b>Canales de difusión.</b> Autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, recursos necesarios para desarrollar por parte del Sistema de Medios Públicos un proyecto audiovisual con el ánimo de difundir la historia e importancia del municipio de Chiquinquirá en donde se incluyan las acciones tomadas con ocasión de la presente ley, el cual será difundido por la televisión pública nacional.</li> <li>• Artículo 6º: <b>Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</li> </ul> <p>De esta manera, con la presente iniciativa se pretende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá (Boyacá) por su papel en el desarrollo local y departamental.</li> <li>• Vincular a la Nación en la conmemoración de:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o 440 años de su fundación (26 de diciembre de 1586).</li> <li>o 216 años como Villa Republicana (1º de septiembre de 1810).</li> </ul> </li> <li>• Autorizar al Gobierno nacional y al Congreso para realizar una ceremonia conmemorativa el 1 de septiembre de 2026 en Chiquinquirá.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Destacar la contribución del municipio de Chiquinquirá a la religión católica, así como su historia y relevancia cultural, turística y religiosa en Colombia.</li> <li>• Autorizar al Gobierno nacional para incluir en el Presupuesto General de la Nación (según disponibilidad) obras para el desarrollo local:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o A. Plan maestro de acueducto y alcantarillado urbano.</li> <li>o B. Transversal de Boyacá (Puerto Boyacá – Chiquinquirá – Tunja – Monterrey).</li> <li>o C. Construcción de la doble calzada Zipaquirá-Barbosa.</li> </ul> </li> <li>• Autorizar recursos para conservar monumentos y bienes culturales e históricos del municipio, así como preservar la cultura chiquinquireña y fomentar el turismo.</li> <li>• Autorizar la creación de un proyecto audiovisual por el Sistema de Medios Públicos.</li> <li>• Difundir la historia de Chiquinquirá y las acciones derivadas de esta ley por televisión pública nacional.</li> </ul> <p><b>1.3. Principales consideraciones de la exposición de motivos</b></p> <p><b>1.3.1. Generalidades del municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá</b></p> <p><b>Generalidades del Municipio de Chiquinquirá</b></p> <p>Chiquinquirá es un municipio ubicado en el departamento de Boyacá, en la región del Alto Ricaurte. Fundado el 26 de diciembre de 1586, cuenta con una amplia historia que lo posiciona como un referente nacional en los ámbitos religioso, cultural y turístico.</p> <p>Su nombre es de origen indígena muisca y significa "Lugar de niebla espesa" o "pantano de los chiquinquiras", reflejando sus raíces ancestrales y el legado de los pueblos originarios que habitaron la zona. En 1810 fue elevado a la categoría de Villa Republicana, consolidando su rol en la historia independentista del país.</p> <p>Chiquinquirá es reconocida a nivel nacional e internacional por ser la sede del Santuario Mariano Nacional, donde se venera la imagen de la Virgen de Chiquinquirá, patrona de Colombia para quienes profesan la religión católica. Este hecho ha convertido al municipio en un importante centro de peregrinación religiosa, especialmente durante las festividades del 9 de julio.</p>	<p>Además de su relevancia religiosa, Chiquinquirá se destaca por su producción artesanal, su tradición musical y su creciente vocación turística, apoyada en su arquitectura colonial, su oferta cultural y sus paisajes andinos. Igualmente, su ubicación estratégica la convierte en un punto de conexión clave entre el altiplano cundiboyacense y otras regiones del país.</p> <p><b>1.3.2. Historia de Chiquinquirá</b></p> <p>Chiquinquirá ocupa un lugar destacado en la historia de Colombia, no solo por su antigüedad, sino también por su papel en momentos clave del devenir nacional. Fundado el 26 de diciembre de 1586, en pleno periodo colonial, fue uno de los principales centros de evangelización del Nuevo Reino de Granada, gracias a la fuerte presencia de la Orden Dominicana.</p> <p>Su importancia se consolidó en el siglo XIX, cuando el 1° de septiembre de 1810 fue declarado Villa Republicana, en el contexto de los primeros movimientos independentistas. Este hecho marcó un hito en la participación del municipio en la formación del Estado colombiano, al alinearse con los ideales de libertad y autodeterminación que emergían en la región.</p> <p>A lo largo de su historia, Chiquinquirá ha sido escenario de múltiples procesos sociales, políticos y religiosos de relevancia. Su condición de villa y luego municipio ha estado acompañada de un desarrollo institucional que refleja su vocación de liderazgo regional. Ha sido cuna de figuras ilustres en los ámbitos político, literario y eclesiástico, así como centro de debates ideológicos en diferentes épocas.</p> <p>Además, Chiquinquirá ha sido depositaria de importantes expresiones de la identidad nacional, como lo demuestra la conservación de su arquitectura colonial, su archivo histórico, y la continuidad de tradiciones cívicas y religiosas que se remontan a los primeros siglos de la Colonia. Esta riqueza histórica convierte al municipio en un símbolo vivo de la memoria y el patrimonio de la Nación.</p> <p><b>1.3.3. Ubicación y características</b></p> <p>El municipio de Chiquinquirá se encuentra ubicado en el occidente del departamento de Boyacá, en la región del Alto Ricaurte. Limita al norte con los municipios de Saboyá y San Miguel de Sema; al sur, con Ráquira y Tinjacá; al oriente, con Sutamarchán y Sáchica; y al occidente, con</p>

<p>el municipio de La Palma (Cundinamarca). Su localización estratégica en el centro del país lo convierte en un nodo de conectividad entre la región Andina y el norte del altiplano cundiboyacense.</p> <p>Chiquinquirá se sitúa a una altitud aproximada de 2.556 metros sobre el nivel del mar y cuenta con un clima templado de montaña, que favorece tanto la agricultura como el turismo. Su territorio abarca una extensión de más de 120 km<sup>2</sup>, en los cuales se combinan áreas rurales productivas con un núcleo urbano de marcada herencia colonial.</p> <p>Entre sus principales características destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Su rol como centro religioso nacional, por albergar el Santuario Mariano Nacional.</li> <li>• Su tradición agrícola y artesanal, con productos como el café, la caña panelera y tejidos típicos.</li> <li>• Su infraestructura cultural y educativa, que incluye museos, instituciones académicas y eventos culturales de gran relevancia.</li> <li>• Su vocación turística, impulsada por su historia, arquitectura, gastronomía y paisajes naturales.</li> </ul> <p>Estas condiciones hacen de Chiquinquirá un municipio clave para el desarrollo regional, con un gran potencial en sectores estratégicos como el turismo religioso, el comercio, la cultura y la conectividad vial.</p> <p><b>1.3.4. Importancia del homenaje a Chiquinquirá</b></p> <p>En primer lugar, vincular a la Nación en el homenaje a Chiquinquirá representa un acto de justicia histórica y reconocimiento institucional hacia un municipio que ha sido pilar en la configuración de la identidad nacional. Su papel en el proceso de independencia, su condición de Villa Republicana desde 1810, y su fuerte herencia religiosa, en calidad de sede del Santuario Mariano Nacional, lo convierten en un referente de la memoria colectiva de los colombianos.</p> <p>En segundo lugar, la ley no solo tiene un componente simbólico, sino que establece mecanismos concretos para el desarrollo regional, tales como la ejecución de obras de infraestructura vial, de servicios públicos y de preservación patrimonial. Estas inversiones contribuirán al fortalecimiento económico de la región, a la dinamización del turismo religioso y cultural, y al mejoramiento de la calidad de vida de la población local.</p>	<p>Asimismo, la difusión audiovisual contemplada en el proyecto permitirá proyectar la riqueza histórica y espiritual de Chiquinquirá a nivel nacional e internacional, promoviendo el turismo, la cultura y el sentido de pertenencia entre los ciudadanos.</p> <p>Finalmente, aprobar esta ley reafirma el compromiso del Estado con el desarrollo equilibrado del territorio, la valorización de sus tradiciones y la integración de los municipios históricos en la agenda nacional. Es una oportunidad para honrar el pasado, impulsar el presente y proyectar el futuro de una comunidad emblemática para Colombia.</p> <p><b>1.4. Justificación del proyecto de ley</b></p> <p>Chiquinquirá es un municipio de gran relevancia para el departamento de Boyacá, no solo por ser la cabecera de la Provincia de Occidente, sino también por su papel como centro comercial de la región. Esta posición estratégica permite que las inversiones en su territorio se traduzcan en beneficios para los municipios circundantes, tanto de Boyacá como del vecino departamento de Santander, dada su cercanía e influencia interdepartamental.</p> <p>Con una población estimada de aproximadamente 52.321 habitantes, Chiquinquirá es el cuarto municipio más poblado del departamento. Además, se ha consolidado como el principal destino de turismo religioso en Colombia, gracias a la devoción a Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá, una de las advocaciones marianas más veneradas en el país. Esta devoción se originó a partir de un milagroso suceso en el siglo XVI, relacionado con la renovación de una imagen de la Virgen María, actualmente custodiada en la Basílica de Nuestra Señora del Rosario de Chiquinquirá, la cual recibe diariamente a miles de fieles católicos que reconocen en ella a la madre de Dios.</p> <p>Cabe destacar que Chiquinquirá no fue fundada formalmente, sino que surgió en torno al milagro de la renovación, ocurrido el 26 de diciembre de 1586. Posteriormente, el 1° de septiembre de 1810, la población proclamó su independencia mediante la firma del Acta de la Villa Republicana, en la que expresó su decisión de asumir la autonomía frente al gobierno colonial español. Este hecho marcó su entrada en el proceso independentista y reafirmó su papel protagónico en la historia nacional.</p> <p>Así las cosas, la justificación de este proyecto de ley se fundamenta en el deber que tiene la Nación de honrar su historia, patrimonio y diversidad cultural, el cual se materializa a través de la promoción del desarrollo integral del municipio, así como de la generación de oportunidades de desarrollo social y económico para sus habitantes, mejorando su calidad de vida y fortaleciendo su identidad local.</p>
<p><b>1.5. Beneficios esperados</b></p> <p>La aprobación de este proyecto de ley representa una oportunidad significativa para el país, no solo en términos simbólicos, sino también en aspectos sociales, económicos y culturales. A continuación, se detallan los principales beneficios:</p> <p><b>Reconocimiento histórico y espiritual</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reafirma el valor de Chiquinquirá como un símbolo nacional de fe, identidad y resistencia, al conmemorarse sus 440 años de historia y sus 216 años como Villa Republicana.</li> <li>• Fortalece la memoria histórica del país al rendir homenaje a un municipio protagonista en el proceso de independencia de Colombia.</li> </ul> <p><b>Impulso al turismo religioso y cultural</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potencia a Chiquinquirá como destino turístico religioso líder en el país, lo que atraerá mayor número de visitantes nacionales e internacionales.</li> <li>• Generará empleo y dinamizará sectores como el comercio, la hotelería, la gastronomía y los servicios turísticos.</li> </ul> <p><b>Desarrollo regional y mejora de infraestructura</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La inclusión de proyectos clave como el plan maestro de acueducto y alcantarillado, la doble calzada Zipaquirá-Barbosa y la Transversal de Boyacá impactará directamente en la conectividad y calidad de vida.</li> <li>• Las inversiones en infraestructura beneficiarán no solo a Chiquinquirá, sino también a los municipios vecinos de Boyacá y Santander, favoreciendo la integración regional.</li> </ul> <p><b>Conservación del patrimonio</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El proyecto promueve la preservación y mejoramiento de monumentos y bienes culturales, asegurando la protección del legado histórico y arquitectónico del municipio.</li> <li>• Fomenta el sentido de pertenencia y orgullo por el patrimonio local.</li> </ul>	<p><b>Proyección nacional e internacional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La creación de un proyecto audiovisual y su difusión por medios públicos fortalecerá el posicionamiento de Chiquinquirá como un referente cultural, espiritual e histórico de Colombia ante el mundo.</li> </ul> <p><b>Fortalecimiento institucional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establece un precedente positivo en la forma en que el Estado reconoce y valora los territorios que han contribuido significativamente al desarrollo nacional.</li> <li>• Estimula el compromiso del Gobierno con el desarrollo descentralizado, sostenible y equitativo.</li> </ul> <p><b>1.6. Conclusiones del Proyecto de Ley en Homenaje al Municipio de Chiquinquirá</b></p> <p>El proyecto de ley que vincula a la Nación en el homenaje al municipio de Chiquinquirá representa una valiosa oportunidad para reconocer y fortalecer el legado histórico, religioso y cultural de este emblemático municipio. Este homenaje, más allá de ser un acto simbólico, se traduce en un compromiso concreto con el desarrollo económico, social y cultural de la región.</p> <p>Chiquinquirá, cuna de la Virgen del Rosario, no solo es un referente religioso para millones de colombianos, sino también un motor de desarrollo para el departamento de Boyacá y la región del occidente colombiano. Su contribución al proceso de independencia de Colombia y su rol como centro de peregrinación nacional, la convierten en un símbolo vivo de nuestra identidad y patrimonio.</p> <p>Este proyecto no solo celebra su historia, sino que plantea acciones que van más allá de la conmemoración, con iniciativas de infraestructura, preservación patrimonial y proyección internacional, lo cual beneficiará no solo a los habitantes de Chiquinquirá, sino a todos los colombianos. Iniciativas como la mejora en la conectividad vial, la preservación de su patrimonio cultural y la difusión de su historia fortalecerán la economía local y regional, fomentarán el turismo y garantizarán la conservación de sus tradiciones.</p> <p>En resumen, la aprobación de este proyecto de ley no solo es un homenaje a un municipio con una rica historia, sino una inversión en su futuro. Es un paso firme para consolidar a Chiquinquirá como un centro de desarrollo espiritual, cultural y económico, que continuará siendo un faro de identidad y esperanza para todos los colombianos.</p>

**II. Consideraciones de la ponente**

**2.1. Constitucionalidad y justificación del Proyecto de Ley**

El presente proyecto de ley tiene fundamento en la Constitución Política de Colombia, específicamente en los artículos 114 y 150. El artículo 114 establece que corresponde al Congreso de la República la función legislativa, que incluye la facultad de hacer las leyes y ejercer control político sobre el Gobierno y la administración. A su vez, el artículo 150, num.15 dispone que es competencia del Congreso expedir leyes y, dentro de sus funciones, se encuentra la de decretar honores.

Al respecto, la Corte Constitucional ha señalado que en este tipo de iniciativas *el legislador puede adoptar diversas acciones para exaltar o asociar a la Nación a la persona, situación u organización objeto del decreto de honores*<sup>5</sup>. Así, de acuerdo a su jurisprudencia se identifican tres modalidades recurrentes de leyes de honores, a saber “(i) *leyes que rinden homenaje a ciudadanos*; (ii) *leyes que celebran aniversarios de municipios colombianos*; y (iii) *leyes que se celebran aniversarios de instituciones educativas, de valor cultural, arquitectónico o, en general, otros aniversarios* (negrillas fuera del texto original)”<sup>6</sup>.

De otra parte, la máxima guardiana de la Constitución ha señalado lo siguiente:

Una de las características de este tipo de leyes es que por su carácter singular, su alcance es únicamente la situación concreta descrita en la norma, sin que sean aplicables indefinidamente a una multiplicidad de hipótesis. En este tipo de leyes se pueden entremezclar aspectos relacionados con la asignación de partidas presupuestales para obras de interés social relacionadas con la celebración, aniversario u honor y, en este caso, no debe considerarse como rentas de destinación específica porque no se trata de ingresos permanentes del presupuesto nacional (negrillas fuera del texto original)”<sup>7</sup>

De igual manera, es importante señalar que a la luz del numeral 3 del artículo 150 Constitucional, le corresponde al Congreso ejercer funciones como “[a]probar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos”. En el mismo sentido, el numeral 11 del ya referido

<sup>5</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-162 de 2019. M.S. José Fernando Reyes Cuartas.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-162 de 2019. M.S. José Fernando Reyes Cuartas.

El Congreso tiene la facultad de promover motu proprio proyectos de ley que decreten gastos, sin que ello implique adicionar o modificar el Presupuesto, por cuanto esas leyes solamente constituyen el título para que luego el Gobierno decida si incluye o no las apropiaciones respectivas en el proyecto de ley anual de presupuesto que se somete a consideración del Congreso. Lo que no puede es consagrar un mandato para la inclusión de un gasto, es decir, establecer una orden de imperativo cumplimiento. Por su parte, está vedado al Gobierno hacer gastos que no hayan sido decretados por el Congreso e incluidos previamente en una ley. En otras palabras, el Congreso tiene la facultad de decretar gastos públicos, pero su incorporación en el presupuesto queda sujeta a una suerte de voluntad del Gobierno, en la medida en que tiene la facultad de proponer o no su inclusión en la ley.

En consecuencia, el 21 de noviembre de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presentó documentó con comentarios y consideraciones al proyecto de ley<sup>8</sup>. En el citado concepto, la cartera ministerial manifestó:

Al respecto, es pertinente señalar que la financiación y ejecución de las actividades, programas y proyectos que establece el Proyecto de Ley por parte de la Nación dependerá de la priorización que de las mismas realice cada una de las entidades o sectores involucrados del nivel nacional, atendiendo la disponibilidad de recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación para cada vigencia fiscal y en concordancia con la autonomía presupuestal que supone la facultad de la entidad correspondiente para programar, ejecutar y realizar el control de su propio presupuesto, sin interferencia alguna de otra entidad.

(...)

[L]os gastos que produce esta iniciativa para la Nación, relacionados con la vinculación de la Nación al homenaje al municipio de Chiquinquirá podrán ser atendidos con recursos que serán incorporados al Presupuesto General de la Nación en la medida que sean priorizados por la entidad competente en el marco de su autonomía. Además, para el caso de proyectos del orden territorial, la priorización y asignación de recursos estará condicionada a su selección, de acuerdo con lo dispuesto para los Proyectos de Inversión del Banco Nacional de Programas y Proyectos, de que trata el Decreto 111 No. de 1996.

**2.4. Análisis sobre posible conflicto de intereses**

De conformidad con lo establecido en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 (modificado por el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019), la ponente debe presentar la descripción de las circunstancias

<sup>8</sup> Rad. 2-2025-017469

artículo establece que el Congreso de la República es el encargado de “establecer las rentas nacionales y los gastos de la administración”. Dicha función debe ser concordante con el artículo 345 superior que establece que no se podrá hacer una erogación con cargo al tesoro que no se halle incluida en el presupuesto de gastos y tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso.

Finalmente, en cuanto al sistema de cofinanciación la Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-399 de 2003, manifestó que:

[E]s claro que mediante el sistema de cofinanciación la nación puede concurrir con los departamentos, distritos y municipios en la realización de obras que en principio no le competen. A través de ese mecanismo la nación orienta la dinámica de la descentralización, al mismo tiempo que se estimula el desarrollo institucional y la eficiencia fiscal y administrativa de las distintas entidades territoriales, en tanto ellas también aportan recursos para el financiamiento de sus obras, todo lo cual es expresión de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad señalados en el artículo 288 Superior.

Con base en estas disposiciones y en la jurisprudencia referenciada, el presente proyecto se enmarca en las atribuciones constitucionales del Congreso para hacer leyes y mediante ellas exaltar y visibilizar a los municipios en sus aniversarios mediante el reconocimiento de sus aportes a la nación.

**2.2. Pliego de modificaciones**

El texto propuesto para segundo debate en el Senado de la República no presenta modificaciones respecto al texto aprobado en la Comisión Segunda de dicha Corporación.

**2.3. Impacto fiscal**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, se considera que esta iniciativa no ordena gasto, ni genera beneficios tributarios. Se recuerda que el Congreso de la República tiene la posibilidad de incluir en el trámite legislativo autorizaciones o disposiciones que impliquen ciertos costos o gastos, sin que ello signifique adición o modificación del Presupuesto General de la Nación, toda vez que el Gobierno tiene la potestad de incluir o no en el presupuesto anual las apropiaciones requeridas para materializar el deseo del legislativo.

En este sentido se ha pronunciado la Corte Constitucional, en cuya Sentencia C-507 de 2008 (M.P. Jaime Córdoba Triviño) menciona:

o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, para que sirvan de criterios guías a los demás congresistas en cuanto así se encuentran en alguna causal de impedimento.

Al respecto, considero que no existen motivos que puedan generar un conflicto de interés en las y los senadores para discutir y votar esta iniciativa de ley. A su vez, manifiesto que no estoy incurso en ninguna causal o actuación que pudiera generar conflicto de intereses con el trámite y aprobación de este proyecto, pues con su aprobación no se genera un beneficio particular, actual y directo a los y las congresistas, toda vez que el proyecto busca rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, ubicado en el departamento de Boyacá. Sin embargo, se recuerda que lo anterior no exime del deber del o la Congresista de identificar las causales que puedan generar conflictos de interés.

**III. Proposición**

Con fundamento en las anteriores consideraciones rindo **PONENCIA POSITIVA** y, en consecuencia, solicito al Honorable Senado de la República aprobar en segundo debate el **Proyecto de ley número 374 de 2025 Senado - 099 de 2024 Cámara** “Por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico religioso, histórico y cultural, y se dictan otras disposiciones”

De la Congresista,

  
 JAHEL QUIROGA CARRILLO  
 Senadora de la República  
 Pacto Histórico – UP

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA

Proyecto de Ley N° 374 de 2025 Senado – 099 de 2024 Cámara

“Por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico religioso, histórico y cultural, y se dictan otras disposiciones”

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, ubicado en el departamento de Boyacá, por sus significativos aportes al desarrollo de la comunidad Chiquinquireña y del departamento, así como vincular a la Nación en la conmemoración de los 440 años de su nacimiento, el 26 de diciembre de 1586, y de los 216 años de haberse convertido en Villa Republicana, el 1° de septiembre de 1810, resaltando su importancia histórica, religiosa, cultural y turística.

Artículo 2°. Honores al municipio de Chiquinquirá. Autorícese al Gobierno nacional y al Congreso de la República para rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, realizando una ceremonia conmemorativa en el municipio el día 1° de septiembre de 2026. En este evento se destacará su significativa contribución a la religión católica durante sus primeros 216 años como Villa Republicana y sus 440 años de historia, así como su importancia como destacado centro cultural, turístico y religioso de Colombia.

Artículo 3°. Obras de reconocimiento. En honor al cumplimiento de las fechas históricas del municipio de Chiquinquirá, autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, las siguientes obras con el objetivo de aportar al desarrollo económico, turístico y religioso del municipio:

- A) Plan maestro de acueducto y alcantarillado del área urbana del municipio de Chiquinquirá.
B) Transversal de Boyacá (Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Villa de Leyva - Tunja - Ramiriquí - Miraflores - Monterrey).

C) Construcción doble calzada Zipaquirá- Barbosa.

Artículo 4°. Preservación del patrimonio histórico. Autorícese al Gobierno nacional para incorporar las partidas presupuestales para el mejoramiento y preservación de los monumentos y bienes de interés cultural e histórico del municipio de Chiquinquirá en aras de conservar y mantener la cultura chiquinquireña, así como fomentar el turismo en el municipio; lo anterior, de acuerdo con la disponibilidad de recursos, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Artículo 5°. Canales de difusión. Autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, recursos necesarios para desarrollar por parte del Sistema de Medios Públicos un proyecto audiovisual con el ánimo de difundir la historia e importancia del municipio de Chiquinquirá en donde se incluyan las acciones tomadas con ocasión de la presente ley, el cual será difundido por la televisión pública nacional.

Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Cordialmente

Jahel Quiroga
JAEL QUIROGA CARRILLO
Senadora de la República
Pacto Histórico - UP

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTO DE LEY N° 374 DE 2025 SENADO – 099 DE 2024 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE VINCULA A LA NACIÓN EN EL HOMENAJE AL MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRÁ EN EL DEPARTAMENTO DE BOYACÁ, COMO DESTACADO CENTRO TURÍSTICO RELIGIOSO, HISTÓRICO Y CULTURAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, ubicado en el departamento de Boyacá, por sus significativos aportes al desarrollo de la comunidad Chiquinquireña y del departamento, así como vincular a la Nación en la conmemoración de los 440 años de su nacimiento, el 26 de diciembre de 1586, y de los 216 años de haberse convertido en Villa Republicana, el 1° de septiembre de 1810, resaltando su importancia histórica, religiosa, cultural y turística.

Artículo 2°. Honores al municipio de Chiquinquirá. Autorícese al Gobierno nacional y al Congreso de la República para rendir homenaje al municipio de Chiquinquirá, realizando una ceremonia conmemorativa en el municipio el día 1° de septiembre de 2026. En este evento se destacará su significativa contribución a la religión católica durante sus primeros 216 años como Villa Republicana y sus 440 años de historia, así como su importancia como destacado centro cultural, turístico y religioso de Colombia.

Artículo 3°. Obras de reconocimiento. En honor al cumplimiento de las fechas históricas del municipio de Chiquinquirá, autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, las siguientes obras con el objetivo de aportar al desarrollo económico, turístico y religioso del municipio:

- A) Plan maestro de acueducto y alcantarillado del área urbana del municipio de Chiquinquirá.
B) Transversal de Boyacá (Puerto Boyacá - Chiquinquirá - Villa de Leyva - Tunja - Ramiriquí - Miraflores - Monterrey).
C) Construcción doble calzada Zipaquirá- Barbosa.

Artículo 4°. Preservación del patrimonio histórico. Autorícese al Gobierno nacional para incorporar las partidas presupuestales para el

mejoramiento y preservación de los monumentos y bienes de interés cultural e histórico del municipio de Chiquinquirá en aras de conservar y mantener la cultura chiquinquireña, así como fomentar el turismo en el municipio; lo anterior, de acuerdo con la disponibilidad de recursos, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Artículo 5°. Canales de difusión. Autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, de acuerdo con la disponibilidad presupuestal, el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto del Mediano Plazo, recursos necesarios para desarrollar por parte del Sistema de Medios Públicos un proyecto audiovisual con el ánimo de difundir la historia e importancia del municipio de Chiquinquirá en donde se incluyan las acciones tomadas con ocasión de la presente ley, el cual será difundido por la televisión pública nacional.

Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA

El texto transcrito fue el aprobado en primer debate en Sesión Ordinaria de la Comisión Segunda del Senado de la República del día veinte (20) de mayo del año dos mil veinticinco (2025), según consta en el Acta No. 33 de Sesión de esa fecha.

JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Presidente
Comisión Segunda
Senado de la República

IVÁN CEPEDA CASTRO
Vicepresidente
Comisión Segunda
Senado de la República

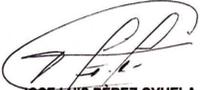
CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR

Secretario General
Comisión Segunda
Senado de la República

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Bogotá D.C., 24 de julio de 2025

AUTORIZAMOS EL PRESENTE INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PRESENTADO POR LA HONORABLE SENADORA JAEL QUIROGA CARRILLO, AL PROYECTO DE LEY NO. 374 DE 2025 SENADO – 099 DE 2024 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE VINCULA A LA NACIÓN EN EL HOMENAJE AL MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRÁ EN EL DEPARTAMENTO DE BOYACÁ, COMO DESTACADO CENTRO TURÍSTICO RELIGIOSO, HISTÓRICO Y CULTURAL, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", PARA SU PUBLICACIÓN EN LA GACETA DEL CONGRESO.



**JOSE LUIS PÉREZ OYUELA**  
Presidente  
Comisión Segunda  
Senado de la República



**IVÁN CEPEDA CASTRO**  
Vicepresidente  
Comisión Segunda  
Senado de la República



**CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR**  
Secretario General  
Comisión Segunda  
Senado de la República

## INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO 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.*

<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;">   </div> <p>Bogotá D.C., Julio de 2025</p> <p><b>LIDIO GARCÍA TURBAY</b> Honorable Senador</p> <p>Presidente del Senado de la República Ciudad</p> <p style="margin-top: 20px;"><b>Referencia:</b> Informe de ponencia positiva para segundo 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"</p> <p>Respetado Senador:</p> <p>En cumplimiento 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 POSITIVA para SEGUNDO 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"</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p><b>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</b> Senador de la República</p> </div>	<p><b>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</b></p> <p>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 Chagüi Flórez, José David Name Cardozo.</p> <p>La iniciativa legislativa fue publicada en la Gaceta del Congreso No. <a href="#">N 1536/2024</a> y posteriormente remitida a la Comisión Sexta Constitucional Permanente bajo el radicado PL 136 DE 2024 Senado.</p> <p>En cumplimiento del procedimiento establecido en la Ley 5ª de 1992, el proyecto siguió el siguiente curso:</p> <p><b>Designación de ponencia para primer debate:</b> El 12 de septiembre de 2024, fui designado como ponente único para el estudio y análisis del proyecto en primer debate en la Comisión Sexta del Senado.</p> <p><b>Aprobación en Comisión:</b> El 11 de diciembre de 2024, la Comisión Sexta aprobó el proyecto de ley, cumpliendo así el primer debate reglamentario.</p> <p><b>Designación ponencia para segundo debate:</b> El 19 de diciembre de 2024, la Mesa Directiva me designó como ponente para segundo debate en Plenaria del Senado de la República.</p> <p>En cumplimiento de los compromisos adquiridos con los Honorables Senadores de la Comisión y los representantes de los diferentes sectores involucrados, se adelantó un riguroso proceso de socialización que incluyó una audiencia pública y ocho (8) mesas de trabajo especializadas, desarrolladas de la siguiente manera:</p> <p><b>Audiencia Pública</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>17 de marzo de 2025:</b> Audiencia pública general para la socialización del proyecto con todos los sectores interesados</li> </ul> <p><b>Mesas de Trabajo Sectoriales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>26 de marzo de 2025:</b> Mesa de trabajo sobre servicio especial</li> <li>• <b>2 de abril de 2025:</b> Mesa de trabajo con representantes de conductores (FUINCAPP, ACCAP Y AGREMAPP)</li> <li>• <b>9 de abril de 2025:</b> Mesa de trabajo con Yango y Taxis Libres</li> <li>• <b>22 de abril de 2025:</b> Mesa de trabajo con Alianza In</li> </ul>
--	---

- **30 de abril de 2025:** Mesa de trabajo con CONDUAPP
- **7 de mayo de 2025:** Mesa de trabajo con Kreab y DiDi
- **20 de mayo de 2025:** Mesa de trabajo con representantes del sector taxista
- **3 de junio de 2025:** Mesa de trabajo con el Concejal de Bogotá Julián Forero

Este proceso participativo permitió recoger las observaciones, inquietudes y propuestas de mejora de todos los actores del ecosistema del transporte, garantizando la construcción democrática y técnica del marco normativo propuesto.

**I. OBJETO**

la iniciativa legislativa tiene como finalidad regular la prestación del Servicio Digital de Movilidad Intermediado por plataformas, 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 todos los actores del sistema;
- c. Promover la mejora y calidad del servicio;
- d. Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación;
- e. Proteger la libre competencia económica, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1340 de 2009 y demás normas vigentes.

Este marco normativo representa un avance significativo en la regulación del sector, al establecer un equilibrio entre la innovación tecnológica, la protección de derechos fundamentales y la promoción de un mercado competitivo y seguro para todos los usuarios del sistema de movilidad urbana.

**I. ANTECEDENTES**

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 digital 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, 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 digital 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 existentes en el sector, sino también sentar las bases para un sistema de movilidad urbana más eficiente, seguro y sostenible que contribuya efectivamente al desarrollo económico y social de nuestras ciudades, mejorando sustancialmente la calidad de vida de todos los ciudadanos.

El proyecto representa, además, **la comprensión integral del ecosistema actual de las plataformas de intermediación digital, reconociendo que en la actualidad este tipo de servicios se utiliza con diversas modalidades de transporte:** vehículos privados, taxis y servicio especial. Esta realidad hace imperativa la necesidad de contar con una normatividad que corresponda y se adapte a las nuevas realidades del mercado, garantizando certeza jurídica para todos los actores involucrados y promoviendo un desarrollo ordenado del sector.

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

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<sup>1</sup>, 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

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

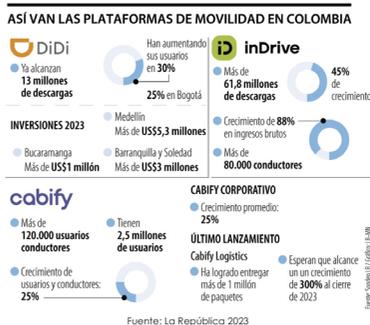
demanda por parte de los usuarios, que ha impulsado un incremento de hasta el 45% en el uso de estas plataformas.

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.

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.



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.

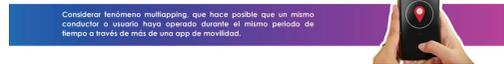
La coexistencia con el sector tradicional del taxi también muestra números significativos, con cerca de 200,000 conductores de taxi utilizando plataformas digitales y más de 9,2 millones de usuarios accediendo a estos servicios. Estas cifras demuestran la complementariedad entre los modelos tradicionales 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 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.

**DATOS SOBRE LAS APPS DE MOVILIDAD**

- **1.329.472** Número de cuentas de conductores que prestaron al menos un servicio con vehículo particular durante 2023.
- **22.175.197** Número de cuentas de usuarios que tomaron al menos un servicio en vehículo particular durante 2023.
- **199.333** Número de cuentas de conductores que prestaron al menos un servicio con taxi durante 2023.
- **9.205.480** Número de cuentas de usuarios que tomaron al menos un servicio con taxi durante 2023.



• Imagen suministrada por Alianza In Colombia.

En estudios más recientes, el informe elaborado por KREAB en enero de 2025 por encargo de DiDi, revela que tan solo esta empresa genera \$2.901.719 millones de pesos

de actividad directa, indirecta e inducida, lo que representa el 0,18% del PIB nacional<sup>2</sup>. Este dato es particularmente significativo si consideramos que DiDi es únicamente una de las múltiples plataformas operando en el país, lo que evidencia que el impacto total del sector supera ampliamente las estimaciones previas.

Para dimensionar la magnitud de este impacto, el Valor Añadido Bruto (VAB) generado por DiDi es superior al de seis capitales de departamento de Colombia, como Florencia, Quibdó o San Andrés<sup>3</sup>. El estudio demuestra que los usuarios pasajeros ahorran aproximadamente \$14 millones de pesos al año en comparación con tener vehículo propio. Adicionalmente, el 67% de los trayectos están conectados con al menos una estación de transporte público, y el 62% tienen origen o destino en áreas con nivel de pobreza medio-alto, evidenciando el rol de inclusión social que desempeñan estas plataformas de intermediación de transporte.

Un aspecto destacable es que para el 39% de los conductores DiDi representa su única fuente de ingresos<sup>4</sup> lo que subraya la importancia de estas plataformas como generadoras de oportunidades laborales, especialmente en contextos de desempleo. Desde una perspectiva fiscal, la actividad de intermediación tecnológica de DiDi contribuye a generar ingresos para las arcas públicas por 450.756 millones de pesos colombianos, equivalente al 0,1% del Presupuesto General de la Nación para 2023<sup>5</sup>.

**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

2 Informe elaborado por KREAB Iberia SLU (KREAB) por encargo de DiDi Global Procurement Management HK Limited (DiDi), Enero 2025, P.8, <https://web.didiglobal.com/co/impacto/>  
 3 Ibidem p.9.  
 4 Ibidem P.9.  
 5 Ibidem P.12.

académica que, en muchos casos, se ven forzadas a encontrar alternativas de ingresos en un mercado laboral tradicional limitado<sup>6</sup>.

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<sup>7</sup>. 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<sup>8</sup>.

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<sup>9</sup>. 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<sup>10</sup>.

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

6 <https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de>  
 7 Ibidem  
 8 <https://publications.iadb.org/es/quienes-son-los-conductores-que-utilizan-las-plataformas-de-transporte-en-america-latina-perfil-de>  
 9 <https://www.elcolombiano.com/negocios/aplicaciones-de-movilidad-en-colombia-tienen-230000-taxistas-afiliados-GL24497203>  
 10 Ibidem

no solo ha beneficiado a los conductores, sino también a los consumidores, que ahora disfrutan de un servicio más accesible y tecnológicamente avanzado.

Complementando estos hallazgos generales, el estudio específico de DiDi realizado por KREAB revela datos particularmente reveladores sobre el perfil socioeconómico de los conductores. Los usuarios que se conectan a esta plataforma son predominantemente cabezas de familia, con una media de 1,9 personas dependientes a su cargo, y en el 67% de los casos, constituyen los únicos o principales receptores de ingresos en el hogar<sup>11</sup>.

La motivación principal de estos trabajadores es la necesidad de sustentar a su familia, pero precisamente por eso requieren realizar una actividad que les permita ganancias adicionales y les aporte la flexibilidad suficiente para cuidar a las personas de su entorno. El 23% de los conductores reconoce que completar las solicitudes de transporte les facilita compatibilizarlo con otros aspectos personales<sup>12</sup>.

Un dato particularmente significativo es que para el 39% de los conductores, DiDi ha sido la única fuente de ganancias extra que han podido encontrar. Esta cifra adquiere mayor relevancia al considerar que, de este 39%, el 35% constituye el único generador de ingresos del hogar, lo que pone de manifiesto la importancia crítica de DiDi para este perfil de usuarios<sup>13</sup>.

El impacto económico en los hogares es tangible: los conductores declaran haber experimentado un incremento medio de las ganancias del 21,5% desde que se conectan con DiDi<sup>14</sup>. Este incremento se ha traducido en una mejor capacidad para ser independientes financieramente, pagar los gastos ordinarios del hogar y cuidar de los dependientes.

La valoración que hacen los usuarios sobre cómo DiDi les ayuda, medida en una escala de 1 a 7, muestra resultados consistentemente altos. Las mujeres califican con 5,4 la capacidad de "ser independiente financieramente", mientras los hombres lo califican con 5,3. Para "pagar servicios mensuales", las calificaciones son 4,7 y 5,1 respectivamente. En cuanto a "cuidar de un dependiente", las valoraciones son 4,1 para mujeres y 4,7 para hombres<sup>15</sup>.

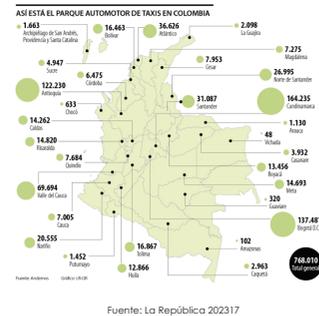
**3. Panorama de los Taxistas en Colombia**

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

11 Informe elaborado por KREAB Iberia SLU (KREAB) por encargo de DiDi Global Procurement Management HK Limited (DiDi), Enero 2025, P.15, <https://web.didiglobal.com/co/impacto/>

12 Ibidem  
 13 Ibidem  
 14 Ibidem p.16.  
 15 Ibidem p.16.

Cundinamarca, Bogotá y Antioquia<sup>16</sup>. 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.



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<sup>18</sup>.

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

16 <https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxi-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453>  
 17 <https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxi-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453>

18 <https://www.noticiasrcn.com/economia/cuanto-pagan-los-taxistas-por-el-cupo-para-poder-prestar-el-servicio-en-colombia-440591>

<p>tarifaria impide que se puedan cubrir los costos laborales y los salarios de acuerdo con lo estipulado por la ley<sup>19</sup>.</p> <p>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<sup>20</sup>.</p> <p><b>4. Movilizaciones de gremios de taxis y plataformas digitales</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>2014</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Noviembre 24:</b> 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 servicio especial 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<sup>21</sup></li> </ul> <p><b>2015</b></p> <p><sup>19</sup> <a href="https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxis-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453">https://www.larepublica.co/economia/hay-768-000-taxis-y-55-de-la-operacion-esta-en-cundinamarca-bogota-y-antioquia-3552453</a>  <sup>20</sup> Ibidem  <sup>21</sup> <a href="https://caracol.com.co/radio/2014/11/24/regional/1416804960_520902.html">https://caracol.com.co/radio/2014/11/24/regional/1416804960_520902.html</a></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Julio 30:</b> 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<sup>22</sup></li> </ul> <p><b>2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Marzo 14:</b> 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<sup>23</sup></li> </ul> <p><b>2017</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mayo 9:</b> 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<sup>24</sup></li> </ul> <p><b>2018</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Marzo 20:</b> 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<sup>25</sup></li> </ul> <p><b>2019</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Julio 10:</b> 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<sup>26</sup></li> </ul> <p><b>2020</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mayo 15:</b> Taxistas declaran paro durante la cuarentena por el regreso de Uber al mercado colombiano a través de Uber Essential. Argumentan que la</li> </ul> <p><sup>22</sup> <a href="https://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/30/nota/5044870/colombia-vivio-paro-taxis-buses-contra-uber/">https://www.eluniverso.com/noticias/2015/07/30/nota/5044870/colombia-vivio-paro-taxis-buses-contra-uber/</a>  <sup>23</sup> <a href="https://www.swissinfo.ch/spa/miles-de-taxistas-protestan-contra-uber-en-bogota/42021458">https://www.swissinfo.ch/spa/miles-de-taxistas-protestan-contra-uber-en-bogota/42021458</a>  <sup>24</sup> <a href="https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/paro-de-taxistas-contra-uber-en-todo-el-pais-86392">https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/paro-de-taxistas-contra-uber-en-todo-el-pais-86392</a>  <sup>25</sup> <a href="https://latamnews.lat/20180320/america-latina-taxi-protesta-tecnologias-1077187694.html">https://latamnews.lat/20180320/america-latina-taxi-protesta-tecnologias-1077187694.html</a>  <sup>26</sup> <a href="https://www.rcnradio.com/colombia/paro-de-taxistas-protesta-en-la-calle-contra-plataformas-en-internet">https://www.rcnradio.com/colombia/paro-de-taxistas-protesta-en-la-calle-contra-plataformas-en-internet</a></p>
<p>plataforma actúa fuera de la legalidad, desafiando las normativas durante la pandemia<sup>27</sup></p> <p><b>2021</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mayo 3:</b> 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<sup>28</sup></li> </ul> <p><b>2023</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Enero 21:</b> 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<sup>29</sup></li> </ul> <p><b>2024</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Julio 23:</b> 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.</li> </ul> <p><b>5. Resultados encuestas</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p> <p><sup>27</sup> <a href="https://www.eltiempo.com/bogota/conductores-de-uber-tambien-protestan-el-21-de-enero-453988">https://www.eltiempo.com/bogota/conductores-de-uber-tambien-protestan-el-21-de-enero-453988</a>  <sup>28</sup> <a href="https://www.infobae.com/america/colombia/2021/05/03/protestas-de-taxistas-en-diferentes-regiones-del-pais-contra-las-aplicaciones-de-movilidad/">https://www.infobae.com/america/colombia/2021/05/03/protestas-de-taxistas-en-diferentes-regiones-del-pais-contra-las-aplicaciones-de-movilidad/</a>  <sup>29</sup> <a href="https://elpais.com/america-colombia/2023-02-22/los-taxistas-levantan-el-paro-tras-un-acuerdo-con-el-gobierno.html">https://elpais.com/america-colombia/2023-02-22/los-taxistas-levantan-el-paro-tras-un-acuerdo-con-el-gobierno.html</a></p>	<p>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.</p> <p>La importancia de estas plataformas en la movilidad urbana se hace aún más evidente cuando se considera que el 45% de los encuestados indica 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.</p> <p>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.</p> <p><b>1. Aclaración sobre la modificación la Ley 336 de 1996</b></p> <p>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, junto con la prestación de servicios públicos, materias que constituyen el núcleo esencial de la Ley 336.</p> <p>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"<sup>30</sup>.</p> <p>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.</p> <p><sup>30</sup> <a href="https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/C-633-96.htm">https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/C-633-96.htm</a></p>

**Ficha técnica** Pagina del Senado. Modificación a la ley 336 de 199631

**Movilidad**

¿Qué tan de acuerdo se encuentra usted con que se imponga la regulación de...?

Plataformas de movilidad	Totalmente de acuerdo	Neutral	Totalmente en desacuerdo	NS/NR
Plataformas de movilidad	27%	28%	44%	1%
Carros particulares que operan en las plataformas de movilidad	25%	24%	49%	1%
Taxis	27%	28%	44%	1%
Motos particulares que operan en las plataformas de movilidad	21%	26%	49%	1%

**Movilidad**

¿Qué tan de acuerdo se encuentra usted con las siguientes afirmaciones?

Afirmación	Totalmente de acuerdo	Neutral	Totalmente en desacuerdo	NS/NR
Las plataformas de movilidad ofrecen una opción de movilidad	71%	16%	13%	0%
Las plataformas de movilidad generan una mejor experiencia de usuario	71%	16%	13%	0%

**Movilidad**

¿Qué tan de acuerdo se encuentra usted con que a las plataformas de movilidad les prohíban intermediar servicios con...?

Plataforma	Totalmente de acuerdo	Neutral	Totalmente en desacuerdo	NS/NR
Taxis	27%	28%	44%	1%
Carros particulares	25%	24%	49%	1%
Motos particulares	21%	26%	49%	1%

**Movilidad**

Si en Colombia se prohibiera el uso de plataformas de movilidad, respecto a su municipio, ¿usted sentiría que...?

Impacto	Porcentaje
Disminuirían sus opciones de movilidad	45%
Se reduciría la calidad del servicio de medios de transporte	29%
Aumentaría la inseguridad como usuario	16%
Empeoraría el trato a los usuarios de medios de transporte	7%
NS/NR	3%

6. Derecho comparado

**Chile<sup>33</sup>**

**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

**Portugal<sup>34</sup>**

**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, DiDi o Cabify en Chile.

**Brasil<sup>35</sup>**

**Nombre de la ley:** Régimen jurídico de la actividad de transporte individual y remunerado de pasajeros en vehículos des caracterizados 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).

**Contenido principal:** Esta ley establece el marco regulatorio para la actividad de transporte individual remunerado de pasajeros en vehículos des caracterizados 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.

**Egipto<sup>36</sup>**

**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<sup>37</sup>**

<sup>31</sup> <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>

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1191380>

<sup>34</sup> <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2018/08/15400/0397203980.pdf>

<sup>35</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/113640.htm)

<sup>36</sup> <https://perma.cc/3FDO-ZSTA>

<sup>37</sup> [https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-13071](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-13071)

<p><b>Nombre de la ley:</b> 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</p> <p><b>Número de la ley:</b> 5/2022</p> <p><b>Vigencia:</b> 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).</p> <p><b>Contenido principal:</b> 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.</p> <p><b>Francia<sup>38</sup></b></p> <p><b>Nombre de la ley:</b> Ley relativa a los taxis y a los vehículos de transporte con conductor</p> <p><b>Número de la ley:</b> 2014-1104</p> <p><b>Vigencia:</b> 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.</p> <p><b>Contenido principal:</b> 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.</p> <p><b>7. Jurisprudencia</b></p> <p><sup>38</sup> <a href="https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029527162/2024-08-19/">https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029527162/2024-08-19/</a></p>	<p><b>Número de la sentencia:</b> SC370-2023</p> <p><b>Fecha:</b> 10 de octubre de 2023</p> <p><b>Magistrado Ponente:</b> Aroldo Wilson Quiroz Monsalvo</p> <p>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.</p> <p><b>II. AUDIENCIA PÚBLICA</b></p> <p>La audiencia pública realizada el 17 de marzo de 2025 constituyó un espacio fundamental de participación ciudadana y sectorial en el proceso de construcción del proyecto de ley. En esta jornada participaron <b>cincuenta (50) intervinientes</b> representando la diversidad de actores del ecosistema de movilidad urbana, incluyendo congresistas de la República, representantes del Gobierno Nacional (Ministerio de Transporte, Superintendencia de Industria y Comercio, MinTIC y Defensoría del Pueblo), concejales de Bogotá, representantes de plataformas digitales, organizaciones de conductores (FUINCAPP, AGREMAPP, ACCAPP, CONDUAPP), el sector taxista tradicional, gremios empresariales (ANDI, FENALCO), academia, ciudadanos usuarios y consultoras especializadas<sup>39</sup>.</p> <p>La pluralidad de voces y perspectivas enriqueció significativamente el debate, aportando elementos técnicos, jurídicos, sociales y económicos que fueron incorporados en el análisis y perfeccionamiento del proyecto de ley. A continuación se presentan los puntos más importantes de cada intervención:</p> <p><b>Senadora Soledad Tamayo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Celebra el espacio y la necesidad urgente de abordar esta iniciativa.</li> </ul> <p><sup>39</sup> Audiencia pública, Proyecto No. 136 de 2024, Marzo 17 de 2025, <a href="https://www.youtube.com/watch?v=d_gAzGJGas&amp;t=4096">https://www.youtube.com/watch?v=d_gAzGJGas&amp;t=4096</a></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Destaca que el proyecto <b>tendrá que ajustarse escuchando a los gremios</b> del servicio público individual para equilibrar las cargas.</li> <li>Plantea tres opciones: <b>prohibir totalmente, legalizar sin intervención estatal, o regularizar para equiparar cargas.</b></li> <li>Expresa preocupación por los <b>costos que se cargan a los usuarios</b> y la fijación de tarifas.</li> <li>Sugiere <b>retirar el artículo que fija las tarifas</b> y dejar que la autoridad, el Ministerio de Transporte, las determine con base en estudios técnicos.</li> <li>Su objetivo es lograr un <b>equilibrio que favorezca a los usuarios.</b></li> </ul> <p><b>Senadora Sandra Ramírez:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El servicio de transporte debe ser fortalecido y modernizado, buscando <b>mejores condiciones para quienes lo ejercen y para los usuarios.</b></li> <li>Cualquier regulación no debe generar <b>competencia desleal</b> hacia el gremio taxista, sino una articulación en armonía.</li> <li>Señala desigualdades en las condiciones actuales, como la vigencia de licencias de conducción (3 años para servicio público, 10 para particular) y requisitos de revisiones preventivas.</li> <li>Indica que ya existe infraestructura y regulación para el control del transporte (Decreto 1079 de 2015 para integración de taxis a plataformas).</li> <li>Preocupan el <b>impacto en la movilidad</b> por un aumento del parque automotor, la contaminación, y la falta de claridad sobre la compensación del pago de cupo.</li> <li>Advierte que se está repitiendo el problema de los "grandes propietarios" en el servicio privado.</li> <li>Relata un incidente de <b>seguridad</b> (personas escopolaminadas en un Uber), enfatizando la necesidad de regulación para la seguridad y el control de sobrecostos en tarifas.</li> </ul> <p><b>Senador Robert Daza:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Como senador del Pacto Histórico, su obligación es <b>garantizar los derechos en igualdad de condiciones</b> y fortalecer lo público.</li> <li>Votó positivamente en la comisión bajo la condición de un <b>diálogo profundo y participativo.</b></li> <li>Manifiesta gran preocupación de que el proyecto, tal como está, <b>afecte gravemente las condiciones y derechos de los taxistas.</b></li> <li>Reitera que ya existe una regulación previa (Decreto 2297 de 2015) y que no votará por un proyecto que afecte derechos de una gran comunidad.</li> <li>Se debe garantizar a los taxistas <b>seguridad social, estabilidad laboral y aliviar la carga de impuestos</b> que hace insostenible el servicio.</li> <li>Solicita que las <b>audiencias públicas se lleven a territorio</b>, fuera de Bogotá, para conocer la realidad de manera objetiva.</li> </ul> <p><b>Ingrid Ortiz (Delegada de la Superintendencia de Industria y Comercio - SIC):</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aclara que la SIC está llevando a cabo investigaciones sobre el tema, y su intervención es para aportar al debate sin tomar decisiones previas.</li> <li>Destaca la importancia de la <b>libre competencia económica</b>, que garantiza la libertad de entrada de oferentes y la posibilidad de elegir para los consumidores.</li> <li>La entrada de plataformas, como elemento disruptivo, no es inherentemente negativa y <b>ofrece ventajas</b> (reducción de costos, más información para usuarios, seguridad).</li> <li>Sin embargo, un tratamiento diferencial en <b>precio, número de vehículos, área geográfica y costos</b> puede generar competencia desleal.</li> <li>Ha analizado experiencias de nueve países, encontrando diversas aproximaciones regulatorias: algunos consideran a las plataformas como <b>verdaderos transportadores</b> (Reino Unido, Italia), otros como <b>servicios de intermediación</b> (España), y otros <b>buscan igualar las condiciones de competencia</b> sin definir su naturaleza.</li> <li>La aproximación preliminar de la SIC es que las <b>plataformas no son meras intermediarias</b>, ya que intervienen en aspectos determinantes del contrato (oferta, precio, servicio, percepción del usuario).</li> <li>Considera importante que las plataformas <b>se adhieran a las regulaciones aplicables</b> a las actividades sectoriales para igualar el campo de juego y garantizar la competencia.</li> </ul> <p><b>Camila Alejandra Beltrán Reyes (Delegada del Ministerio de las Tecnologías, de la Información y las Comunicaciones - Mintic):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Desde Mintic, se analizó el Proyecto de Ley 136 de 2024 y <b>no se encontraron disposiciones que contraríen el objeto, funciones o normas</b> del sector de tecnologías, información y comunicaciones.</li> <li>Por lo tanto, <b>no tienen observaciones</b> frente a la iniciativa legislativa en lo que compete a esta cartera ministerial.</li> </ul> <p><b>Dr. Santiago Pardo (Delegado de la Defensoría del Pueblo):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Subraya la importancia de los escenarios democráticos y el rol de la Defensoría como "amigable componedor" en la búsqueda de soluciones óptimas.</li> <li>Propone el <b>principio de transparencia algorítmica</b> como un camino para abordar la discusión.</li> <li>La transparencia algorítmica se refiere a la <b>apertura y claridad en el diseño y aplicación de los algoritmos</b> que toman decisiones automatizadas en plataformas digitales.</li> <li>Los algoritmos impactan profundamente los derechos de conductores y usuarios, determinando asignación de servicios, tarifas dinámicas, evaluación de desempeño y suspensión de cuentas.</li> <li>La falta de transparencia puede llevar a decisiones arbitrarias, sesgos ocultos o discriminaciones.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Sugiere que la ley incorpore escenarios de <b>explicabilidad y supervisión de la transparencia algorítmica</b> para que todos entiendan por qué se cobran las tarifas o se determinan las rutas.</li> <li>Concluye que la regulación es un paso importante para proteger los derechos de conductores y usuarios, y la <b>transparencia algorítmica</b> es un aliado clave para conciliar intereses en conflicto y garantizar un equilibrio entre innovación, dignidad humana y un transporte justo.</li> </ul> <p><b>Juan Daniel Oviedo (Concejal de Bogotá):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Celebra el debate institucional sobre la <b>realidad económica</b> del servicio de transporte de pasajeros individual.</li> <li>Destaca que más de <b>362 mil familias en Bogotá</b> obtienen ingresos de la prestación de este servicio a través de plataformas, siendo la <b>principal actividad económica de la informalidad</b>.</li> <li>Compara la situación con la regulación de la telefonía móvil, que en su momento actualizó el marco regulatorio para adaptarse a nuevas tecnologías.</li> <li>Señala que las reformas sociales ignoran la realidad de los taxistas y conductores de plataformas que carecen de seguridad social.</li> <li>La percepción ciudadana muestra que <b>casí tres cuartas partes de la gente considera este servicio normal y complementario</b>, y el 70% está de acuerdo con una regulación que nivele el campo de juego.</li> <li>Reconoce que la movilidad habilitada por plataformas sigue siendo ilegal, lo que lleva a abusos en la imposición del "Comparendo D12" (multa de tránsito).</li> <li>La iniciativa busca saldar una <b>deuda histórica de más de 10 años</b> en la regulación del transporte particular de pasajeros, buscando un camino donde se reconozcan derechos y deberes por igual.</li> </ul> <p><b>Daniel Felipe Briceño (Concejal de Bogotá):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agradece al senador Elías por llevar la discusión al Congreso, ya que es el foro adecuado para temas de libertades económicas y derechos fundamentales.</li> <li>Reconoce que las <b>plataformas son una realidad</b> y más de 368 mil personas, que representan muchas familias, viven de ellas; los conductores no son delincuentes.</li> <li>Aclara que la discusión sobre el "Comparendo D12" no buscaba legalizar lo ilegal, sino <b>asegurar el debido proceso y que la carga de la prueba recaiga en la autoridad</b> de tránsito.</li> <li>Expresa <b>preocupaciones sobre el Fondo para la Movilidad y la Infraestructura</b>:             <ul style="list-style-type: none"> <li>El 1% de cada servicio debería aplicarse solo sobre el porcentaje que cobra la plataforma (20-30%), no sobre el valor total, para <b>evitar un impuesto directo a los conductores</b>.</li> <li>Cuestiona la efectividad del fondo administrado solo por el Ministerio de Transporte y sugiere que los <b>municipios tengan participación</b> en los recursos, dado que invierten en mallas vial y seguridad.</li> </ul> </li> <li>Plantea la <b>necesidad de sincerarse sobre la existencia de los cupos</b> para taxistas y si la compensación debe ser igual para todos, considerando la duración de la explotación del cupo.</li> <li>Genera <b>dudas presupuestales y fiscales</b> sobre la compensación.</li> </ul>	<p><b>Julían Forero (Concejal de Bogotá):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Celebra que el debate haya llegado al Congreso para <b>dignificar y respetar a los conductores</b>, quienes a menudo son perseguidos por la falta de regulación.</li> <li>Destaca la importancia de <b>escuchar las propuestas de los conductores</b>, que son más de 368 mil personas que han encontrado en las aplicaciones una oportunidad de trabajo.</li> <li>Subraya la necesidad de <b>seguridad</b> para los conductores, quienes actualmente están desprotegidos.</li> <li>Afirma que <b>"la gente es la que decide en qué se quiere transportar"</b> (moto, taxi, carro particular).</li> <li>Afirma que <b>"la coexistencia</b> entre los diferentes actores del transporte.</li> <li>Pide que se considere el <b>fenómeno de los motos (65% del parque automotor)</b>, que ofrecen ahorro de tiempo, combustible y gastos, traduciéndose en calidad de vida para muchos.</li> <li>Crítica un gobierno con oferta poco clara, empresas que monopolizaron el transporte, y taxistas "asfixiados" por impuestos y costos que impactan al usuario final.</li> <li>Aspira a una <b>regulación con equidad</b> entre todos los tipos de conductores y empresas, para beneficio de los usuarios.</li> </ul> <p><b>Senador Guido Echeverry:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Coincide en que la regulación del transporte por plataformas debió asumirse hace mucho tiempo para superar tensiones y conflictos, incluso violentos.</li> <li>Aplauda la iniciativa del senador Elías, aunque la considera <b>incipiente</b>, como una seria posibilidad para iniciar una discusión concluyente.</li> <li>Advierte la <b>ausencia del gobierno</b> en materia de iniciativas y la falta de consenso con los autores del proyecto.</li> <li>Cree que la discusión de este proyecto de ley en la Comisión Sexta del Senado debió ser más <b>calmada y reflexiva</b>, convocando a más gente.</li> <li>Espera que se continúe el diálogo y que, a pesar de la necesidad de reflexión, <b>no se caiga en la "discutidera"</b>, sino que se avance prontamente.</li> <li>El proyecto es complejo y requiere un conocimiento profundo.</li> </ul> <p><b>María del Mar Pizarro (Representante a la Cámara):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agradece el proyecto por abordar una <b>realidad que no se puede prohibir ni castigar</b>.</li> <li>Subraya que aproximadamente <b>200 mil familias</b> viven de la conducción de carros particulares a través de plataformas, incluyendo taxistas que también las utilizan.</li> <li>Considera el proyecto como un "borrador de trabajo" para la sociedad, invitando a la construcción conjunta.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rebate los argumentos sobre el impacto ambiental, señalando que las motos ayudan a descongestionar y las plataformas son utilizadas por el <b>40% de los usuarios de transporte público</b> para el "último tramo".</li> <li>Las plataformas benefician a <b>personas con menos recursos, adultos mayores y personas con discapacidad</b>, brindándoles una vida más digna al facilitar su movilidad.</li> <li>El proyecto puede ser una plataforma para profundizar en temas de <b>seguridad</b> (verificación biométrica, botones de pánico).</li> <li>Argumenta que el taxismo no da abasto para la demanda actual y que el transporte público en Bogotá será insuficiente por al menos 10 años, por lo que <b>no se pueden cerrar opciones</b>.</li> <li>Destaca que las mujeres se sienten más seguras en estas plataformas.</li> <li>Las plataformas ofrecen una <b>opción laboral flexible</b> que combate el desempleo y la informalidad, permitiendo a madres y otros trabajadores equilibrar sus vidas y generar ingresos.</li> <li>Muchos taxistas ya utilizan estas plataformas.</li> </ul> <p><b>Eduardo Hernández (Representante de Taxis Libres):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taxis Libres ha usado tecnología desde hace 15 años y fue pionero en aplicaciones para taxis.</li> <li>Denuncia que las plataformas extranjeras inicialmente se presentaban como empresas de transporte y luego cambiaron su postura a intermediarias.</li> <li>Considera que el proyecto es una <b>oportunidad para desregularizar el sector del taxi</b>, que tiene muchas condiciones y exigencias (revisiones tecnomecánicas, renovación de licencias) que los particulares no tienen.</li> <li>Afirma que el proyecto <b>no está igualando el campo de juego</b>.</li> <li>El sector del taxi no está pidiendo compensación por los "cupos" (que él llama "capacidad transportadora" y sí existen como una realidad necesaria).</li> <li>La capacidad transportadora ha estado <b>cerrada por 32 años</b>, lo que causa falta de vehículos para satisfacer la demanda (ej: 70 mil servicios diarios en Taxis Libres no pueden cumplirse).</li> <li>El cálculo de la compensación del 1% del fondo de movilidad es <b>insuficiente</b>; para Bogotá, solo alcanzaría para 49 vehículos y tomaría 96 años compensar a todos los taxis, haciendo la proposición irreal.</li> </ul> <p><b>Dr. José Daniel López (Director de Alianza Inco):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agradece que el Congreso, como sede natural de debates, aborde la regulación de plataformas de movilidad, un debate largamente postergado.</li> <li>Destaca que es la <b>primera vez que un proyecto sobre este tema alcanza su primer debate</b> en la historia de las plataformas de movilidad en Colombia (desde 2013).</li> <li>El primer mensaje es que <b>taxis y plataformas no son enemigos; hay coexistencia</b>.</li> <li>Según sus registros, en 2023 hubo más de <b>200 mil cuentas activas de taxis en plataformas</b>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La ciudadanía mayoritariamente (69% nacional, 76% ve opciones ampliadas, 73% ve más fuentes de ingresos).</li> <li>La normatividad actual no resuelve las tensiones sociales: el año pasado, <b>1,3 millones de cuentas generaron ingresos</b> y 22.1 millones de usuarios utilizaron las plataformas.</li> <li>Menciona que la mayoría de estos conductores no tendrían acceso a un empleo formal, y la <b>flexibilidad y la independencia</b> son razones principales para dedicarse a esta actividad.</li> </ul> <p><b>Dr. Santiago Pinzón (Vice de Transformación Digital de la ANDI):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El mensaje principal es que los <b>ciudadanos deben tener la oportunidad de escoger cómo moverse</b>.</li> <li>Se necesita <b>seguridad jurídica</b> y claridad en los requisitos.</li> <li>Resalta que muchos países en Latinoamérica ya han regulado las plataformas de movilidad de manera inteligente.</li> <li>Es fundamental que la <b>conversación no se quede solo en Bogotá</b>, sino que las regiones participen.</li> <li>Aboga por una <b>regulación inteligente</b> que beneficie a la sociedad y mejore la calidad de vida, sin prohibir.</li> <li>Enfatiza la importancia de la <b>seguridad</b>, pidiendo que se garantice que las personas puedan movilizarse en un lugar seguro, con trazabilidad y que las mujeres se sientan protegidas.</li> </ul> <p><b>Dr. Pablo Nieto (Gerente de Políticas Públicas para la Zona Andina - Asociación Latinoamericana de Internet - ALAI):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La regulación de plataformas de movilidad es una <b>deuda pendiente en Colombia</b>, y el país se está quedando atrás respecto a otros en la región que ya han regulado.</li> <li>A pesar del debate continuo, las <b>plataformas ya son una realidad cotidiana</b>, generan ingresos para 200 mil personas y ofrecen alternativas de movilidad más seguras y equitativas.</li> <li>Considera fundamental un marco jurídico claro que <b>reconozca y promueva esta realidad</b>.</li> <li>Argumenta que es una oportunidad para <b>desregularizar el sector tradicional del taxi</b>, balanceando y equilibrando el campo de juego.</li> <li>Las tecnologías de la información han sido un aliado clave para la movilidad individual, incluyendo al taxismo.</li> <li>La demanda de servicio sigue teniendo rezagos importantes, por lo que <b>"todos cabemos"</b> con la tecnología.</li> <li>Cita a la <b>Corte Constitucional</b>, que ha señalado que el acceso a los avances tecnológicos no es una práctica desleal, sino un <b>derecho humano</b>.</li> </ul> <p><b>Dr. Rodrigo Pombo Cajiao (Abogado Constitucionalista, Pontificia Universidad Javeriana):</b></p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>El debate compromete <b>derechos fundamentales y la dignidad de la persona</b>, desde el usuario hasta el oferente.</li> <li>La <b>tensión de derechos debe ser arbitrada por el Congreso</b> en un Estado social y democrático de derecho, no por el Ejecutivo o el Judicial.</li> <li>La aproximación del proyecto es interesante desde el punto de vista constitucional, al considerar la naturaleza jurídica del servicio de transporte y la sociedad de la información y el conocimiento.</li> <li>Advierte que el <b>servicio de transporte es un servicio público esencial, hiperregulado</b> (principios de continuidad, seguridad, calidad), mientras que la sociedad de la información y el conocimiento es menos regulada y dinámica.</li> <li>Para que la ley no se caiga en la Corte Constitucional, es crucial <b>considerar normas, autoridades y procedimientos especiales</b> para la tecnología, que puedan coexistir con el servicio público esencial de transporte.</li> </ul> <p><b>Daniel Alejandro Monroy Celi (Profesor de Derecho Económico, Universidad Externado):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considera el proyecto un <b>avance importante</b> que reconoce la presencia innegable de las plataformas de transporte por más de una década.</li> <li>Enfatiza la necesidad de <b>nivelar el campo de juego a favor del servicio tradicional de taxis</b>.</li> <li>Argumenta que las plataformas de transporte no son meras intermediarias, sino que tienen una <b>incidencia importante en cómo se presta el servicio</b>.</li> <li>El proyecto es "generoso" al desregularizar y dar certidumbre a las plataformas, pero <b>no hace lo mismo con las empresas de taxi</b> (ej. restricciones territoriales, homologaciones de vehículos).</li> <li>Expresa preocupación por el <b>régimen sancionatorio</b>: es distinto y más benévolo para las plataformas (vigiladas por Superintendencia de Transporte) que para los taxistas (autoridades municipales), y no es claro para los conductores de plataformas.</li> </ul> <p><b>Cristian Stapper (FENALCO):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considera el proyecto una <b>oportunidad</b> para agrupar a taxis y plataformas, ya que ambos prestan un servicio público y no deben estar enfrentados.</li> <li>FENALCO defiende la <b>libertad de empresa y a los usuarios</b>.</li> <li>Propone incluir <b>disposiciones más profundas sobre seguridad para los usuarios</b>: identificación de usuarios y conductores, botones de alerta y emergencia, pólizas complementarias, verificación de cuentas en tiempo real, colaboración con autoridades policiales.</li> <li>Sugiere añadir provisiones sobre centros de atención al usuario.</li> <li>La ley debe ser "heraldo y no escolta de la realidad", lo que implica <b>no quedarse atrás en la regulación</b> del mundo y solucionar los conflictos pendientes.</li> </ul> <p><b>Mauricio Caldas (Académico):</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lamenta que, tras cinco años, el país sigue en el mismo punto de discusión, mientras el mundo ya piensa en transporte sin conductor y uso de datos para políticas públicas.</li> <li>Un marco jurídico claro traerá seguridad, reducirá costos de transacción, solucionará problemas logísticos y operativos, y mejorará el acceso al servicio y las tarifas dinámicas.</li> <li>Aboga por <b>alejarse de modelos "legalistas" detallados y adoptar un modelo basado en principios</b>, como el de <b>equivalencia funcional</b>.</li> <li>Este principio permitiría mayor flexibilidad para las plataformas frente a los desarrollos tecnológicos al definir el servicio de forma más amplia (desplazamiento de A a B apoyado por persona y plataforma).</li> <li>Sugiere que el proyecto debería clarificar la competencia de la <b>Superintendencia de Industria y Comercio</b> en cuanto a la protección del consumidor y las obligaciones de las plataformas en seguridad y gestión de datos.</li> <li>Propone que los <b>datos generados por las plataformas se utilicen para la creación de políticas públicas</b>.</li> </ul> <p><b>Alfonso Castro (Kreab):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Presenta el estudio "La contribución de Didi a la sociedad en Colombia", basado en la metodología del excedente del consumidor (OCDE, Daniel Fujiyama).</li> <li>Destaca el <b>impacto económico y social de Didi</b>:             <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa <b>13.8 billones de pesos colombianos</b> en excedente del consumidor (0.87% del PIB).</li> <li>El 67% de los conductores son principales generadores de ingresos y han visto un <b>incremento del 22% en sus ganancias</b>.</li> <li>Soporta casi <b>30 mil oportunidades de trabajo</b> indirecto o inducido (14% del total de ocupados).</li> <li>Para el 39-40% de los conductores y repartidores, la plataforma es su <b>única forma de ingreso</b>.</li> <li>Restaurantes conectados a Didi han registrado un incremento del 18% en sus ventas.</li> <li>El estudio demuestra la <b>complementariedad</b> con el transporte público: 34% de conductores combinan su uso, y 42% ha aumentado el uso del transporte público desde que usan Didi.</li> <li>La tecnología ha impulsado la movilidad y dado <b>opciones de accesibilidad a zonas desconectadas</b>.</li> <li>El 62% de la utilidad de la aplicación parte o llega a un destino de transporte público.</li> <li>Concluye que el aporte de Didi es económico y altamente social, integrando zonas marginales.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Mauricio Jaramillo Camposano (Abogado, Gómez Pinzón Abogados):</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Celebra el debate, señalando que Colombia lleva <b>más de 10 años de retraso</b> en esta discusión.</li> <li>Cualquier regulación sobre tecnología debe entenderse de <b>forma congruente con toda la regulación tecnológica</b>, no de forma aislada solo para la movilidad.</li> <li>Afirma que la discusión a nivel mundial ya ha avanzado a la regulación de la inteligencia artificial.</li> <li>Considera que el proyecto es "desafortunado" al <b>confundir las posiciones contractuales</b> de los actores.</li> <li>Las <b>plataformas son intermediarios</b>, prestan un servicio tecnológico, no un servicio de transporte; no poseen vehículos.</li> <li>Por lo tanto, las obligaciones, responsabilidades y seguros regulados en el proyecto <b>deberían adecuarse a la posición de cada parte contractual</b> (transportador, plataforma, usuario).</li> <li>El <b>usuario debe ser el centro de la regulación</b>, y esta debe beneficiar a todos los colombianos.</li> </ul> <p><b>Hugo Alberto Ospina (Representante del Gremio de los Taxistas):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Recuerda que leyes desde 1970 (Ley 1344, Ley 769 de 2002) <b>prohíben la prestación de servicio privado de transporte en vehículos particulares</b>.</li> <li>Cuestiona la coherencia del Congreso: aprueban sistemas masivos de transporte para disminuir vehículos privados, pero ahora legalizarán miles de particulares y motos para servicio de taxi.</li> <li>La Ley 1753 de 2015, Artículo 32, Parágrafo 6, ya reglamentó las <b>plataformas tecnológicas de movilidad</b>, dando seis meses al Ejecutivo para hacerlo.</li> <li>Invita a los congresistas a un debate serio, <b>separando las plataformas de la prestación del servicio</b>.</li> <li>Las Leyes de Comercio Electrónico (Ley 527 de 1999, Ley 1450, Ley 1341 de 2009) ya legalizaron las plataformas tecnológicas y la neutralidad de internet.</li> <li>Crítica las políticas de movilidad, la congestión y el aumento del "pico y placa" para quienes tienen vehículo privado.</li> <li>Afirma que no se puede legislar a la medida para quienes vienen violando la ley; la ley colombiana es clara.</li> <li>Señala que 24 plataformas tecnológicas ya están legalizadas, pero lo <b>prohibido es que un vehículo particular o moto preste servicio remunerado</b>.</li> <li>Denuncia que la tarifa dinámica viola el Tratado Metro de París (1875), que rige las tarifas fijas, y que el salario de los colombianos no es dinámico.</li> <li>Cuestiona a la delegada de la SIC por su postura sobre la elección del consumidor, citando que la SIC está a punto de sancionar a plataformas por intermediar con vehículos particulares. Pide que la delegada de la SIC se declare impedida.</li> <li>Advierte que la legalización de miles de vehículos particulares va en contra de los objetivos de la COP-16 de promover vehículos eléctricos y la "chatarrización".</li> <li>Según el artículo 365 de la Constitución, si las reglas de juego cambian para un gremio, es el <b>Estado colombiano quien debe indemnizar</b> a los taxistas por haber cambiado las reglas de un siglo de historia.</li> </ul>	<p><b>Carlos Alfonso Cabal (Representante del Gremio de los Taxistas, desde una región):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a las <b>ciudades pequeñas e intermedias</b> del país, donde la realidad socioeconómica es diferente a la de Bogotá.</li> <li>Solicita que las <b>audiencias públicas se lleven a las regiones</b> (Antioquia, Nariño, Valle del Cauca, Santanderes, Meta, Costa Caribe) para que se conozca su realidad de primera mano.</li> <li>Advierte que si se abre el Artículo 5 de la Ley 336, <b>todas las modalidades de transporte público morirán</b>, no solo los taxis.</li> <li>En las regiones, <b>no "caben todos"</b> debido a la sobreoferta, especialmente de motos (ej. Buga: 500 taxis y 5 mil motos).</li> <li>La ilegalidad del mototaxismo ha "postrado" ciudades en la Costa Caribe (Río Hacha, Sincelejo, Montería).</li> <li>Pide apoyo para que el proyecto de ley 093, que amplía la vigencia de las licencias de conducción de 3 a 5 años, sea aprobado.</li> </ul> <p><b>Jayleí Osa Monsalve (ACIXTASCOL, Santa Marta):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Manifiesta sorpresa de que el proyecto se base en estudios de Bogotá, sin considerar el <b>impacto negativo en las regiones</b>.</li> <li>Cuestiona la veracidad de las estadísticas presentadas, señalando que un concejal de Bogotá no conoce el número real de taxis en la ciudad, lo que siembra dudas sobre otras cifras.</li> <li>Considera que este proyecto de ley está <b>diseñado para beneficiar a las plataformas transnacionales</b>, no a los conductores.</li> <li>Denuncia que las plataformas <b>explotan a los conductores</b> cobrando comisiones del 20%, 25% y 30%, lo que no deja utilidad a los conductores que asumen todos los costos de operación.</li> <li>Afirma que el proyecto <b>no contempla un techo para las comisiones</b> de las plataformas.</li> <li>Advierte que la legalización de vehículos particulares y motos para prestar servicio público <b>destruiría los taxis en las regiones</b>, donde ya están desapareciendo en ciudades como Montería y Río Hacha debido a la sobreoferta.</li> <li>Reitera la importancia de llevar las audiencias públicas a las regiones.</li> </ul> <p><b>Herminson Bermúdez Salas (Presidente del Sindicato Nacional de Taxistas - Sinaltax):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considera que el proyecto de ley <b>no beneficia a la ciudad ni a la gente</b>, y que seguirá la explotación, llevando a más pobreza.</li> <li>Lo ve como un "asunto navideño" por los altos costos de inscripción y renovación al RUNT, y los seguros (100 salarios mínimos).</li> <li>Sugiere que los seguros se compren directamente a la Previsora para garantizar transparencia.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Argumenta que más vehículos particulares y motos para servicio público <b>contradicen el objetivo de mejorar la movilidad</b> con sistemas masivos como Transmilenio y el metro en Bogotá.</li> <li>Conoce casos en regiones (ej. Saldaña) donde hay taxis inactivos por falta de trabajo, y que legalizar particulares empeorará la situación.</li> <li>Considera el proyecto "lamentable" tal como está.</li> </ul> <p><b>María Villate (Gerente de Asuntos Gubernamentales de Yango):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Yango es una empresa global de tecnología que opera en más de 30 países y ha iniciado operaciones en Colombia desde octubre de 2023.</li> <li>Su misión es <b>impulsar el desarrollo de las ciudades con herramientas tecnológicas de agregación e intermediación</b>, mejorando la eficiencia y experiencia de usuarios y operadores.</li> <li><b>No son competencia del servicio de taxi, sino un aliado tecnológico</b> que fortalece su operación y les ayuda a competir en igualdad de condiciones.</li> <li>La experiencia global de Yango demuestra que el desarrollo de la movilidad urbana requiere un <b>marco regulatorio claro que equipare el nivel para todos</b>.</li> <li>La tecnología, cuando se integra correctamente, beneficia a todos los actores del ecosistema.</li> <li>Los datos demuestran el impacto de la tecnología en la movilidad, y <b>regular el sector significa reconocer su valor</b>.</li> <li>Yango opera como un "software como servicio" que optimiza operaciones con inteligencia artificial, garantiza <b>transparencia en reportes</b> a autoridades y elimina malas prácticas (doble contabilidad).</li> <li>Cree en la modernización del sector y el valor del taxismo, y la regulación es un paso natural para que <b>todos los jugadores compitan en la misma cancha</b>.</li> </ul> <p><b>Catalina Acosta (Ciudadana Usaria del Servicio de Transporte Público):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a <b>más de 700 mil personas</b> que firmaron una petición para tener la libertad de elegir cómo movilizarse.</li> <li>Considera que la decisión sobre el medio de transporte no debería depender del gobierno.</li> <li>Como empresaria en tecnología, sugiere que el proyecto debe <b>sopesar el gremio del taxi que se resiste frente a los ciudadanos</b>, quienes deben estar en el centro de la conversación.</li> <li>Propone que se hagan las matemáticas y se revise <b>cómo avanzar en la conversación considerando lo que le conviene al país</b>, incluyendo los ingresos tributarios que la tecnología puede generar.</li> <li>Insta a la legislatura a <b>avanzar rápidamente</b> en soluciones reales, criticando la lentitud del proceso.</li> <li>La conversación sobre tecnología y regulación se extrapolará a otros temas como educación y empleo.</li> </ul> <p><b>Fernando Martínez Arenas (Socio Activo de Transportes Lusitania S.A.):</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconoce el Congreso como el lugar adecuado para el debate.</li> <li>Niega que las plataformas de intermediación no necesiten una nueva regulación; cualquier empresa de transporte público requiere <b>habilitación del Ministerio de Transporte y capacidad transportadora</b>.</li> <li>Cuestiona si las plataformas son <b>prestadoras o intermediadoras</b> de un servicio público esencial, y si los intermediarios deberían estar en la cadena de valor.</li> <li>Afirma que la <b>desregulación del servicio no nivela el campo de juego</b>; las plataformas buscan desregularizar y quieren que los empresarios de transporte acepten una "ley sastre" para desregularizarse también.</li> <li>El sector apoya la <b>regulación armónica y presente en la ley colombiana</b>, que ha permitido mantener la flota existente.</li> <li>Argumenta que las <b>tarifas dinámicas no son beneficiosas para el usuario</b> porque el transporte es un servicio esencial, y cobrar más en momentos de necesidad es una forma de "neoliberalismo y neocapitalismo exacerbado".</li> <li>Dice que se debe pensar en el usuario, no solo en la rentabilidad.</li> <li>Critica la ausencia de concejales que presentaron "ideas patógenas" y cifras que, según él, no reflejan la realidad (congestión, contaminación, ilegalidad, depreciación de la industria por sobreoferta).</li> <li>Desafía a las plataformas a <b>garantizar los contratos laborales</b> de los 1.3 millones de conductores que usan sus servicios sin protección social ni formalidad.</li> </ul> <p><b>Jairo Alonso Vaquen Aranguren (Líder del grupo SPAWN D20, Administrador de la red de apoyo civil MOVID X y creador del movimiento social FUINCAPP):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La <b>informalidad en el transporte existe desde hace décadas</b> (mototaxis, vehículos particulares en zonas rurales) antes de las aplicaciones.</li> <li>A pesar de la "desinformación", las plataformas siguen creciendo y son reconocidas por los usuarios, facilitando el desplazamiento; la mayoría de taxistas respetan su existencia y buscan la regulación en igualdad de condiciones.</li> <li>Una <b>falencia principal del proyecto es que no incluye a los conductores de aplicaciones en moto ni a los de vehículos de servicio especial/empresarial</b>.</li> <li>Hay una <b>desprotección del conductor</b> de plataforma, al que solo se le exigen deberes sin garantizarle derechos, mientras que los usuarios tienen beneficios pero no deberes.</li> <li>El proyecto afecta también a los taxistas al <b>incentivar la "guerra del centavo"</b> por falta de control y vacíos normativos, permitiendo a empresas "precarizar el servicio con tarifas miserables".</li> <li>La <b>eliminación de la capacidad para taxis ("cupos") generará caos</b> en las restricciones y controles de movilidad. El "cupa" es un lucro que no existe normativamente y que las empresas de taxi aprovechan para monopolizar.</li> <li>La falta de derecho a la defensa del conductor ante falsas denuncias es un <b>"sistema esclavizante"</b> y precariza el trabajo.</li> <li>Hace un llamado a la <b>paz y a la no estigmatización</b>, ya que los gremios informales se están fortaleciendo y no desaparecerán; solo buscan ser regulados bajo igualdad de condiciones.</li> </ul>
<p><b>Lina María Margarita Obrador Mateos (Viceministra de Transportes):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reconoce la profunda sensibilidad del tema, manifestada en los múltiples proyectos de ley presentados.</li> <li>El Ministerio de Transporte en el pasado no ha apoyado proyectos similares porque no se centraban en la <b>responsabilidad de quien ofrece el transporte</b>, más allá de la intermediación.</li> <li>La <b>responsabilidad es proporcional a la protección del usuario</b>.</li> <li>El servicio público de transporte es <b>esencial</b> según la Constitución y la Corte Constitucional, lo que implica una <b>obligación del Estado de regularlo perfectamente</b> y exigir más que un servicio corriente, para proteger al usuario.</li> <li>El Ministerio busca el <b>mejoramiento del servicio público</b>, pero la desregulación no debe significar desmejoramiento o irresponsabilidad en la prestación del servicio.</li> <li>Advierte contra trasladar la responsabilidad de empresas habilitadas (con patrimonio y obligaciones especiales) a conductores individuales, mientras otra empresa se lucra sin inversión real en esa responsabilidad.</li> <li>Subraya la necesidad de <b>protección al transportador/conductor</b>, dado que la conducción es un trabajo riesgoso; invita a los Ministerios de Trabajo y ARL a futuras audiencias.</li> <li>Señala que el <b>congelamiento del parque automotor</b> y la insuficiencia de unidades de servicio son responsabilidad de las <b>autoridades locales</b> por no determinar las necesidades reales de transporte.</li> <li>El Ministerio de Transporte apoyaría un proyecto que mejore el servicio sin desmejorar el servicio público existente o desproteger a los trabajadores.</li> <li>Reconoce la <b>crisis del servicio público de transporte</b> y la necesidad de reformas estructurales en la reglamentación y las relaciones económicas entre empresarios y transportadores.</li> <li>La función social del transporte y la protección de usuarios y empleados deben ser el foco.</li> </ul> <p><b>César Celis ("El Profe", Veeduría Integral de Movilidad):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pide una circular del Ministerio de Transporte para <b>clarificar las reglas del "Comparendo D12"</b> (multa por prestación ilegal de servicio), ya que las autoridades de tránsito actúan de forma arbitraria y vulneran derechos.</li> <li>Señala la confusión en la normativa entre "servicio privado" y "servicio particular" en las licencias, pidiendo unificar criterios.</li> <li>Advierte que la <b>apertura de "cupos" (capacidad transportadora)</b> en los artículos 8 y 9 del proyecto puede generar una <b>sobresaturación de taxis</b> y reducir el número de carreras para todos los conductores.</li> <li>Diferencia el mototaxismo (que él llama un problema regional sin conexión a plataformas) de las aplicaciones.</li> <li>Invita a los líderes del taxismo a <b>minimizar los conflictos entre gremios</b>.</li> </ul> <p><b>Edilson Rodríguez Cuevas (Representante del Gremio de Taxistas):</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expresa preocupación porque, en su opinión, se están <b>mintiendo con cifras elevadas</b> que no se ajustan a la realidad del sector.</li> <li>Afirma que los conductores de plataforma están "quebrados", con carros "destartados" y que no les alcanza para el sustento familiar.</li> <li>Considera que la legislación actual está <b>en contra de la realidad</b> y solo beneficia a "otras personas" como la alcaldía de Bogotá y las multinacionales.</li> <li>Critica que los taxistas tengan "pico y placa" mientras otros pueden "pagar" para no ser afectados.</li> <li>Manifiesta que la <b>plataforma se lleva el 32%</b>, mientras el conductor asume el combustible, el desgaste del carro y su tiempo.</li> <li>Llama a <b>legislar a favor de la legalidad</b> y de los más necesitados, es decir, los taxistas que están endeudados y luchando por sus familias.</li> <li>Insiste en que el negocio no es viable para los taxistas y conductores, solo para las multinacionales.</li> <li>Pide <b>ampliar la capacidad transportadora de forma legal</b>, de manera que el negocio beneficie a todos, no a las plataformas ni a los políticos que buscan fama.</li> </ul> <p><b>Henry Muñoz (Gremio de Taxistas):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Destaca la importancia del taxi como medio de transporte público (16% del parque automotor, 850 mil familias, 18% del PIB) y su historia de 96 años en Colombia.</li> <li>Argumenta que el proyecto de ley <b>ataca directamente la existencia de otras categorías de transporte</b>, como la carga y el transporte masivo, y busca "exterminar" el gremio del taxi.</li> <li>Afirma que las <b>instituciones del gobierno ya han declarado inviables</b> este tipo de proyectos por afectar la calidad, seguridad, libre y leal competencia, y la sostenibilidad del servicio público.</li> <li>La modificación propuesta del Artículo 5 de la Ley 336 y la derogación de la sección 7 implica una <b>desregulación que produce vacíos</b> y aleja al Estado de su rol de garante.</li> <li>Niega que las plataformas brinden un derecho fundamental al acceso a la tecnología, y reitera que las <b>plataformas ya están reguladas</b> por leyes anteriores (1753, 2197, 2163).</li> <li>Concluye que los proyectos carecen de estructura jurídica y buscan <b>exterminar la industria del taxi</b>.</li> </ul> <p><b>Nelson Guiao (Defensor de Derechos Humanos):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considera <b>necesario reglamentar el uso de plataformas</b> a nivel nacional para poner fin a la "guerra" entre plataformas y taxistas, y a los monopolios en aeropuertos y terminales.</li> <li>Atribuye la falta de pensiones de taxistas a la falta de enfoque en sus necesidades, no a las plataformas; se está <b>peleando "entre pobres"</b>.</li> <li>Cita artículos de la Constitución Política sobre derechos fundamentales como la <b>libre locomoción y movilidad (Art. 24 y 28)</b>, y la libertad de profesión (Art. 26), que están siendo violados.</li> <li>Cuestiona si las plataformas son culpables de que los taxistas se nieguen a ir a ciertos lugares o de la falta de servicio público en zonas rurales.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Argumenta que <b>los monopolios ya están prohibidos por ley</b>, y que la legalización debe ser ágil.</li> <li>Crítica que los dueños de empresas se enriquezcan mientras los taxistas no; propone que la <b>diferencia de precios entre un coche particular y un taxi beneficia al dueño de la empresa</b>, no a la plataforma.</li> <li>Denuncia que los agentes de tránsito violan derechos de privacidad al detener vehículos particulares para buscar pruebas y que la <b>expropiación de vehículos usados en actividad ilícita</b> (como prestar servicio remunerado sin permiso) está contemplada en la ley.</li> <li>Llama a <b>legalizar/agilizar la aprobación de la normativa</b> y a detener la violencia en las calles.</li> </ul> <p><b>Henry Muñoz (Cofundador de La Alianza, representando a conductores de motocicletas):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a aproximadamente <b>7 mil conductores de aplicaciones en moto</b>, quienes trabajan con honestidad.</li> <li>Aborda el <b>estigma de los motociclistas como criminales</b>, señalando que casos aislados son por falta de filtros de las aplicaciones.</li> <li>Pide que la regulación incluya no solo a los vehículos, sino <b>también a las motos</b>.</li> <li>Destaca que las motos son un sustento diario para muchas familias y que, según sus controles, tienen <b>menor accidentalidad</b> que la que se reporta generalmente.</li> <li>Solicita al senador que se tenga en cuenta al grupo de las motos en el proyecto.</li> </ul> <p><b>William Giovanni Bautista Rodríguez (Representante del Gremio de Taxistas):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Identifica una <b>problemática de división y polarización</b> causada por las plataformas multinacionales, a las que describe como "esclavistas" y "extractivistas".</li> <li>Argumenta que el problema no es entre conductores (taxistas vs. conductores de plataforma), sino con el <b>modelo de negocio de las plataformas</b>.</li> <li>Propone <b>crear una plataforma colombiana, bogotana o estatal</b> para evitar que las plataformas privadas infilen sus bases de datos y luego se vendan a multinacionales que cobran altas comisiones.</li> <li>Anhela seguir participando en estos espacios democráticos para traer <b>propuestas que contribuyan a la resolución pacífica</b> de la problemática, llamando a la unidad, a "sumar y multiplicar, no restar y dividir".</li> </ul> <p><b>Michel Barrero (Sindicato Nacional de Transporte):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Crítica el título del proyecto ("Intermediación para Servicio Privado") por usar la palabra "intermediación", que evoca a quienes ganan mucho sin hacer nada, y por usar "privado" para un servicio público.</li> <li>Califica el proyecto como una "ley sastré" y niega la "gran mentira" de los "famosos cupos", aclarando que se refieren a la <b>capacidad transportadora</b> y un derecho de reposición.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aunque estaría de acuerdo con la regulación, señala que <b>no hay competitividad</b> entre taxis (a menudo viejos) y vehículos de plataforma (a menudo nuevos).</li> <li>Pide que se realicen mesas técnicas y audiencias regionales, pero <b>sin olvidar Bogotá</b>, ya que en grandes ciudades con transporte masivo (Transmilenio, metro), ampliar la capacidad transportadora es peligroso y dejaría a muchos conductores sin trabajo.</li> <li>Cuestiona por qué resolver el problema de <b>200-300 mil conductores de plataforma implicaría afectar a 750-800 mil familias de taxistas</b>.</li> <li>Reafirma que lo ilegal es ilegal.</li> </ul> <p><b>Dayana Duque (Presidenta de AGREMAPP, y Conductora de Aplicación):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Habla como conductora, madre cabeza de hogar y líder, viendo el sufrimiento de sus compañeros.</li> <li>Busca la regulación, pero <b>no a un costo tan grande</b>.</li> <li>Demanda que, además de la seguridad para usuarios, se hable de la <b>seguridad del conductor</b>, pues sufren robos y ataques sin apoyo gubernamental o de las aplicaciones.</li> <li>Crítica que el artículo 10 del proyecto sanciona a conductores sin derecho a defensa, lo que lleva a la suspensión de cuentas por denuncias falsas.</li> <li>La regulación debe servir para la <b>inclusión de personas con discapacidades, cuidadores y adultos mayores</b> que encuentran en esta actividad su sustento.</li> <li>Llama a la <b>unión con los taxistas</b>, cuestionando sus quejas sobre tarifas dinámicas al recordar que los taxis también cobran tarifas elevadas en momentos de alta demanda.</li> <li>Señala que los taxistas a menudo <b>se niegan a prestar servicios</b> a ciertas áreas o personas (ej. discapacitados con mercado).</li> </ul> <p><b>Andrea Romero (Conductora de Aplicación):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reconoce que la <b>regulación es una realidad inevitable</b> para todos los actores (taxi, carro particular, moto).</li> <li>Insta a <b>no vivir en el pasado</b> y a avanzar con la tecnología, participando en el cambio.</li> <li>Los conductores de plataforma son un gremio con representatividad y no buscan perjudicar a los taxistas, sino <b>equilibrar las balanzas</b>.</li> <li>La regulación debe basarse en la <b>realidad económica de Colombia</b>, no solo en modelos extranjeros, y debe incluir a todos los actores a nivel nacional.</li> <li>Cuestiona la claridad del <b>fondo de reposición/compensación del 1%</b> y cómo el taxista accederá a ese dinero, pues lo no escrito se presta a interpretaciones.</li> <li>Considera que la <b>prioridad es el conductor</b>, ya que es quien mantiene a su familia con este trabajo.</li> <li>Reitera que los "<b>cupos</b>" <b>no existen</b>, sino que la capacidad transportadora fue monetizada por "mafias".</li> </ul>
<p><b>Carlos Eduardo Peña Gil (Representante Legal de la Asociación de Taxis de Bogotá):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hubiera preferido <b>mesas técnicas antes de la audiencia pública</b> debido a la imprecisión e incoherencia de los datos en la exposición de motivos del proyecto.</li> <li>Crítica el uso de la palabra "privado" en el título del proyecto, pues el transporte es un <b>servicio público</b>.</li> <li>Aclara que la verdadera competencia es <b>entre vehículos particulares y taxis</b>, no entre plataformas y taxis, y que la "innovación" es solo un cambio de color.</li> <li>Presenta datos económicos: en 2013, 768 mil taxis generaban 1.5 millones de empleos formales (con 2-3 conductores por taxi); ahora, muchos taxis están parados y los conductores trabajan en condiciones precarias.</li> <li>Calcula un <b>defrimento patrimonial de 133 billones de pesos</b> para el gremio taxista, y que la compensación del 1% propuesta es <b>irrisoria</b> (tomaría 94 años).</li> <li>Afirma que la capacidad transportadora debe tener límites.</li> </ul> <p><b>Arquímedes Funco (Sindicato SINTAX Dorado):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a 850 mil conductores de taxis, que son <b>trabajadores dependientes</b> según varias leyes (Ley 336/96, Ley 15/59, Ley 142/94).</li> <li>Expresa preocupación por la <b>discriminación y el menoscabo de los derechos laborales</b> del conductor, que están protegidos por la Constitución (Art. 53, 365) y tratados internacionales (Protocolo de San Salvador).</li> <li>El Estado debe velar por la <b>estabilidad laboral</b> de los taxistas, y si se expide una ley que menoscabe derechos, debe haber una <b>indemnización previa</b>.</li> <li>Crítica que la situación actual es "abrir un hueco para tapan otro", y que la llegada de conductores de plataforma ha <b>reducido el trabajo de los taxistas en un 70%</b>.</li> <li>Cuestiona las acciones de la policía al pedir celulares y buscar pruebas, ya que violan la privacidad (Art. 15 de la Constitución) y argumenta que un vehículo particular que presta servicio ilícito debería ser expropiado (Ley 1708 de 2014).</li> <li>Sugiere que, en lugar de una nueva regulación, se <b>cumplan las normas existentes</b> y se habiliten las empresas de acuerdo a la ley.</li> </ul> <p><b>John Alexander Rico Sánchez (Vicepresidente de la Asociación Colombiana de Conductores - ACAC):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Está de acuerdo con la regulación, pero pide que se <b>corrija, cambie y construya</b> el proyecto para que los gastos no sean tan grandes para los conductores.</li> <li>Aboga por una <b>sana convivencia y coexistencia</b> entre los gremios, ya que el problema real radica en los "pocos empresarios" que explotaron el servicio de taxi.</li> <li>Ha trabajado en un <b>proyecto de ley propio</b> que busca beneficiar al usuario y al conductor, a quien considera el "primer consumidor" de las plataformas.</li> <li>Insta a evolucionar y no quedarse atrás en la economía, adaptando el servicio de taxi a la tecnología.</li> <li>Pide <b>unidad entre todos los conductores</b> ("mismo dolor") para lograr un país mejor.</li> <li>Señala que los <b>taxis no dan abasto</b> y que la tecnología es necesaria.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pide dejar el egoísmo y las "mafias" (refiriéndose a los cupos), y construir una política pública que genere vinculación para todos.</li> <li>Agradece al senador por abanderar la causa de más de 300 mil familias que sufren persecución y discriminación, y que contribuyen a mitigar los problemas de transporte en las ciudades.</li> <li>Llama a trabajar mancomunadamente para construir un país mejor y una política pública justa para todos.</li> </ul> <p><b>Deidad Samay Camacho Uribe (Líder del Grupo de Conductores de Aplicación - Conduabs Colombia):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agradece el espacio y celebra la descentralización de temas importantes en la legislatura.</li> <li>Reconoce el "discurso romántico" de ambos lados (taxistas y plataformas) y el giro de Taxis Libres hacia la coexistencia.</li> <li>Propone que las <b>mesas técnicas incluyan a todos los actores</b>: conductores y empresarios de taxi, empresas transnacionales, y conductores de plataforma (moto y carro).</li> <li>Destaca las <b>situaciones difíciles que enfrentan los conductores</b> por falta de regulación (comparendo D-12, falta de seguridad, tarifas diferentes).</li> <li>Subraya la importancia de este proyecto, siendo el primero en pasar un debate después de 12 intentos, y pide que se le apoye y se incluyan sus propuestas en las mesas técnicas.</li> </ul> <p><b>Carlos Díaz (CONDUAPP):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pide al senador que se realicen <b>mesas técnicas y audiencias públicas en las regiones</b>, ya que la problemática afecta a todo el país.</li> <li>Crítica que el Artículo 1 del proyecto no incluya el <b>Artículo 365 de la Constitución Política</b>, que define el transporte como un servicio público regulado.</li> <li>Argumenta que la libertad económica no es absoluta en este contexto, sino una "libertad regulada".</li> <li>Expresa preocupación por la modificación del Artículo 5 de la Ley 336 de 1996, que podría <b>eliminar a miles de empresas de transporte habilitadas</b>.</li> <li>Señala que el proyecto no está "nivelando las canchas" en requisitos (ej. revisiones preventivas, licencias de conducción).</li> <li>Advierte que las <b>pólizas de seguro</b> propuestas para las plataformas (100 salarios mínimos sin deducible) son excesivamente altas y beneficiarían a las aseguradoras, no a los conductores.</li> <li>Cuestiona la falta de estudios de oferta y demanda que justifiquen la eliminación de la capacidad transportadora de los taxis, lo que permitiría una "<b>infinitud de vehículos</b>".</li> <li>Calcula que la compensación propuesta es una "<b>reforma tributaria</b>" de <b>38 billones de pesos</b>, que considera una expropiación.</li> <li>Pide atención al Artículo 14 sobre sanciones, que incluye un término "VT" no entendido.</li> </ul>

<p><b>Angelo Alba (Tuning Family):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reconoce que las aplicaciones han contribuido al <b>empleo</b> para muchas familias y personas de diversas etnias y madres cabeza de familia.</li> <li>Expresa preocupación por la <b>falta de protección de los derechos de los conductores</b>, especialmente en temas de seguridad, hurtos y ataques.</li> <li>Manifiesta que las pólizas de seguro no les responden y que, al no estar legalizados, <b>nadie se abanderará en sus denuncias</b>.</li> <li>Cuestiona cómo se regularían los seguros y bajo qué justificación las aplicaciones asumirían ese pago.</li> <li>Sugiere que la <b>eliminación de los cupos</b> sería una buena opción que permitiría a todos trabajar, ya que no todos querían ser conductores debido a los requisitos.</li> <li>Cree que si se eliminan los cupos, no habrá una saturación de conductores, ya que los requisitos disuadirán a muchos.</li> </ul> <p><b>Carlos Arias (Conduapp):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Sostiene que la <b>regulación es necesaria</b> debido a la evolución tecnológica (como los teléfonos Nokia).</li> <li>Las plataformas llegan a lugares donde el transporte público no lo hace, <b>conectando zonas alejadas con el transporte público</b>, y se necesita ese equilibrio.</li> <li>Reconoce que hay problemas tanto en el sector de los taxis como en las plataformas, y que es necesario sentarse y <b>trabajar mancomunadamente</b> para encontrar un equilibrio.</li> <li>Señala la <b>afectación de la malla vial</b> y la deficiencia del sistema de transporte público en Bogotá.</li> <li>Afirma que Bogotá ofrece trabajo para todos, y que los problemas de la industria se deben a que los taxistas se niegan a ir a ciertos lugares y los conductores de plataforma dejan pasar servicios.</li> <li>Propone que los grupos conformados (como su grupo de moteros Grem, bajo Conduab) pueden <b>aportar en temas de seguridad</b> trabajando en conjunto con taxistas y la policía.</li> </ul> <p><b>Elizabeth Pérez (Conduapp, Valle de Aburrá):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a aproximadamente <b>18 mil conductores de plataformas digitales de Antioquia</b>, especialmente Medellín, incluyendo mujeres que han encontrado en esta actividad una oportunidad laboral y estabilidad económica.</li> <li>Reconoce que el proyecto reconoce el uso de plataformas y abre oportunidades, pero los desafíos deben abordarse con responsabilidad.</li> <li>El punto más crítico es la <b>seguridad</b> que enfrentan los conductores, víctimas de violencia, robos y ataques sin protección.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La actividad <b>genera empleo para diversos sectores</b> (30% taxistas, personas con discapacidad, embarazadas, adultos mayores, madres cabeza de familia) por la flexibilidad horaria.</li> <li>Es clave una <b>regulación equilibrada para garantizar competencia justa</b> y coexistencia entre plataformas y transporte tradicional, evitando conflictos.</li> <li>Reitera la necesidad de implementar <b>políticas de seguridad efectivas</b> para proteger a conductores y pasajeros.</li> <li>Resalta la importancia de la <b>flexibilidad en los horarios de trabajo</b>, especialmente para las madres cabeza de familia, y pide que cualquier regulación preserve este derecho.</li> </ul> <p><b>Johan Vargas (Conduapp, Pereira):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Representa a más de 9 mil conductores de plataforma digital en Pereira, Risaralda.</li> <li>Denuncia la <b>vulneración de su derecho fundamental al trabajo y el creciente ambiente de hostilidad</b> de conductores de plataforma en Pereira, que colaboran estrechamente con autoridades y organismos de emergencia, contribuyendo a la seguridad ciudadana y salvando vidas.</li> <li>Estas iniciativas también brindan <b>apoyo social a personas vulnerables</b>.</li> <li>La regulación no debe ser sinónimo de restricción injustificada o proteccionismo, sino que debe <b>garantizar condiciones equitativas y proteger el derecho al trabajo</b>.</li> <li>El futuro del transporte debe construirse sobre el reconocimiento, la regulación equitativa y la modernización del sector.</li> </ul> <p><b>Andrés Castaño Beltrán (Asociación de Empresarios y Trabajadores del Servicio Especial):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Considera que la intención del senador es buena, pero el proyecto <b>se queda corto al no mencionar los servicios especiales</b>.</li> <li>Es necesario articular el proyecto para que no sea tumbado en la Corte.</li> <li>Crítica que la viceministra no esperó hasta el final y la <b>falta de cupos en la sala para todos los asistentes</b>.</li> <li>Encuentra <b>injusto y discriminatorio que los tiempos de intervención no sean iguales</b> para todos los gremios.</li> <li>Solicita una audiencia en la oficina del senador para tratar los problemas del servicio especial.</li> <li>Expone que hay una <b>oferta impresionante de vehículos de servicio especial en venta</b>, debido a promesas engañosas de financiación y utilidades que no se cumplen, llevando a la <b>explotación de conductores</b>.</li> <li>Denuncia una <b>"estafa" por parte de agentes de tránsito y operarios de grúas</b> que solicitan servicios de plataformas falsamente para imponer multas y retener vehículos.</li> <li>Señala que los 120 mil vehículos de servicio especial en Bogotá (200 mil a nivel nacional) representan un "capital electoral interesante".</li> </ul> <p><b>Angélica Ordóñez (Movindex):</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Agradece el espacio al senador y espera que se realicen más.</li> <li>Señala una <b>contradicción en el proyecto</b> referente a la presentación semestral de documentos, ya que las aplicaciones ya bloquean a los conductores si sus documentos están vencidos.</li> <li>Expresa <b>preocupación por la seguridad de los conductores y sus familias</b> si deben colocar sus datos personales (como la dirección) en las aplicaciones, ya que esto los no pudieron ingresar debido a una contingencia en el Congreso y las marchas anunciadas, pero asegura que la convocatoria estuvo abierta con antelación.</li> <li>Aclara que se concedieron los tiempos solicitados para las intervenciones con el fin de <b>garantizar la participación y escuchar a todos</b>.</li> <li>Reconoce que el proyecto <b>no está tocando el tema de servicios especiales ni el de las motos</b>.</li> <li>Compara la situación actual con el fenómeno del <b>mototaxismo en la Costa Caribe</b>, que de ser un problema se convirtió en un fenómeno incontrolable que desbancó al transporte formal y ofrece sustento a muchas familias.</li> <li>Advierte que si no se regula ahora, los conductores de plataformas en vehículos particulares en Bogotá seguirán siendo perseguidos, y la situación se volverá incontrolable como el mototaxismo.</li> <li>Afirma que la <b>normativa actual es insuficiente</b> y que el proyecto se basa en leyes internacionales, diálogos y experiencias de otros legisladores.</li> <li>La audiencia pública es el inicio del diálogo para <b>enriquecer el proyecto con las experiencias de todos</b>, y su equipo legislativo está tomando nota de las intervenciones.</li> <li>Reitera que el Congreso tiene la facultad de <b>cambiar la legislación</b> para adaptarse a las realidades del pueblo colombiano.</li> <li>Planea organizar <b>mesas técnicas por sectores</b> para construir el mejor proyecto posible.</li> <li>Celebra que el diálogo se haya abierto en un tema que antes estaba "vetado".</li> <li>Destaca la disposición de todos los gremios para dialogar amablemente y construir, señalando que incluso <b>Eduardo Hernández de Taxis Libres, una de las empresas más grandes, estuvo de acuerdo con el proyecto</b> (con modificaciones).</li> <li>Concluye que si se puede evolucionar, <b>todos pueden evolucionar</b> para el beneficio del país.</li> </ul> <p><b>III. Mesas técnicas de trabajo</b></p> <p>Con el propósito de garantizar una construcción participativa y democrática del proyecto de ley que busca regular los servicios de movilidad intermediados por plataformas, se implementó una metodología de mesas técnicas que permitió recopilar aportes de todos los sectores involucrados.</p> <p>Se realizaron 8 mesas técnicas con el objetivo específico de discutir, analizar y mejorar el articulado del proyecto de ley. La intención principal de estas sesiones fue recopilar aportes concretos sobre cada disposición normativa, identificando qué aspectos modificar, qué eliminar o qué adicionar, con la meta de construir el mejor texto posible que beneficie equilibradamente a todos los actores del ecosistema de movilidad. Esta diversidad en la representación garantizó que las discusiones incorporaran las</p>	<p>diferentes perspectivas y necesidades de quienes participan activamente en el sector de la movilidad urbana.</p> <p>En cuanto a la conformación de las mesas, se buscó incluir diversos actores interesados en el proyecto, por lo que se invitó a representantes de múltiples sectores: Servicios Especiales, Taxis, plataformas de intermediación de transporte, conductores, incluyendo representantes de grupos de mujeres conductoras y madres cabeza de hogar.</p> <p><b>Ejes Temáticos Abordados</b></p> <p>Durante el desarrollo de las mesas técnicas se identificaron y discutieron los siguientes temas centrales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Seguridad Integral:</b> Se abordó la necesidad de fortalecer los mecanismos de protección tanto para conductores como para usuarios, incluyendo la implementación de sistemas de atención de incidentes en tiempo real y protocolos de emergencia.</li> <li><b>Régimen de seguros:</b> Se analizaron propuestas para que las plataformas asuman directamente las pólizas por viaje y se estableció la necesidad de crear una modalidad de seguro específica adaptada a las características particulares de este tipo de servicio.</li> <li><b>Naturaleza jurídica del servicio:</b> Se debatió la definición de los servicios (privado versus público) y el alcance del proyecto para determinar la inclusión o diferenciación de vehículos particulares dentro del marco regulatorio.</li> <li><b>Requisitos de habilitación:</b> Se revisaron los estándares para conductores y vehículos, buscando que las barreras de acceso sean proporcionadas pero que garanticen la seguridad y calidad del servicio, incluyendo criterios sobre antigüedad vehicular.</li> <li><b>Marco de fiscalización:</b> Se establecieron las competencias de la Superintendencia de Transporte como entidad de control y se evaluaron propuestas para fortalecer el régimen sancionatorio en casos de incumplimiento.</li> <li><b>Actualización normativa:</b> Se identificó la importancia de modernizar las definiciones legales para que reflejen adecuadamente la realidad del transporte mediado por tecnología.</li> </ul> <p>Las mesas técnicas constituyeron el mecanismo idóneo para el perfeccionamiento del proyecto de ley, permitiendo una regulación que, al tiempo que moderniza el sector del transporte, atiende las legítimas preocupaciones de todos los actores involucrados.</p>

<p>Este proceso participativo busca asegurar un equilibrio normativo que contribuya al desarrollo ordenado de la movilidad en el país, garantizando tanto la innovación tecnológica como la protección de los derechos de conductores y usuarios.</p> <p><b>1. Mesa técnica servicios especiales de transporte 26 de abril de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Andrés Castaño.</li> <li>- Óscar Ramírez.</li> <li>- Carlos Arturo Morales C.</li> <li>- William Moreno F.</li> <li>- Horacio Trujillo G.</li> </ul> <p>En el marco del proceso participativo de construcción del proyecto de ley, se realizó una mesa técnica específica con representantes del sector de servicios especiales de transporte, modalidad que hasta el momento no había sido contemplada en las discusiones previas del articulado. Esta sesión permitió identificar un vacío importante en la regulación propuesta y evidenció la necesidad de incluir a este sector en el marco normativo de los servicios de movilidad intermediados por plataformas.</p> <p>Los intervinientes hicieron referencia a que el Servicio Público de Transporte Terrestre Especial se diferencia sustancialmente de otras modalidades de transporte por sus características particulares:</p> <p><b>Naturaleza contractual:</b> Se presta bajo la responsabilidad de empresas de transporte legalmente establecidas, mediante contratos específicos con grupos determinados de usuarios (empresarial, escalar, turístico, de salud, o grupos específicos).</p> <p><b>Flexibilidad operativa:</b> Ofrece horarios ajustados a las necesidades específicas de cada usuario, rutas personalizadas y servicios puerta a puerta, características que lo asemejan funcionalmente a los servicios que prestan las plataformas de intermediación.</p> <p><b>Estándares de calidad:</b> Los vehículos deben cumplir especificaciones técnicas superiores, incluyendo capacidades de 4 a 40 pasajeros, con posibilidades de adaptación para personas con movilidad reducida, y mantenimiento de estándares de confort que justifican tarifas diferenciadas.</p> <p><b>Marco regulatorio robusto:</b> Opera bajo un esquema normativo establecido desde 2001, con decretos específicos como el 348 de 2015 y resoluciones del Ministerio de Transporte que establecen requisitos superiores a los de otras modalidades de transporte público.</p> <p><b>PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS EN LA MESA</b></p>	<p>Los representantes del sector expusieron graves irregularidades en el funcionamiento del sistema de empresas intermediarias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sobrecostos en capacidad transportadora:</b> Las empresas cobran entre \$5 y \$12 millones por conceptos que el Ministerio de Transporte autoriza por \$35,000, generando una intermediación especulativa que encarece artificialmente la operación.</li> <li>• <b>Falta de transparencia en seguros:</b> Las empresas no revelan el costo real de las pólizas obligatorias, cobrando sobrecostos significativos sobre seguros que, según la normativa, deberían trasladarse a costo.</li> <li>• <b>Empresas ficticias:</b> Proliferación de empresas "de papel" registradas principalmente en la costa atlántica, que obtienen capacidades transportadoras mediante contratos fraudulentos para posteriormente venderlas a conductores en otras regiones.</li> <li>• El sector enfrenta una presión desproporcionada por parte de autoridades de tránsito que, según los testimonios recogidos, utilizan vacíos normativos para generar comparendos, mientras simultáneamente compete con servicios informales que operan sin cumplir los requisitos legales que sí debe cumplir el transporte especial.</li> <li>• Los conductores de servicio especial deben mantener hasta cinco seguros diferentes (SOAT, contractual, extracontractual, todo riesgo, y seguro de vida), realizar revisión tecnomecánica cada dos meses (versus cada dos años para particulares), y cumplir requisitos de seguridad social como independientes, lo que genera costos operacionales superiores a los de cualquier otra modalidad de transporte.</li> </ul> <p><b>Recomendaciones Específicas para el Articulado</b></p> <p><b>Modificación de Definiciones</b></p> <p>Se recomienda que en las definiciones del proyecto, particularmente en el concepto de "servicio de movilidad intermedia", se incluya expresamente la posibilidad de que vehículos de servicio especial registrados puedan prestar servicios a través de plataformas de intermediación.</p> <p><b>Registro y Requisitos (Artículo 5)</b></p> <p>Los vehículos de servicio especial que se registren en el RUSMI (Registro Único de Servicios de Movilidad Intermedia) deberían quedar exentos de la obligatoriedad del FUEC físico cuando presten servicios a través de plataformas, manteniendo la certificación digital del contrato.</p> <p><b>Régimen de Seguros (Artículos 9 y 10)</b></p> <p>Se propone equiparar los requisitos de seguros entre servicios especiales y particulares para efectos de trabajo en plataformas, aprovechando que el sector ya cuenta con coberturas superiores y explorando la posibilidad de pólizas colectivas por plataforma.</p>
<p><b>Libertad Tarifaria y Comisiones (Artículo 17)</b></p> <p>Dada la experiencia del sector con diferentes modelos tarifarios, se recomienda establecer límites máximos para las comisiones de las plataformas, evitando la guerra de centavos y garantizando ingresos dignos para conductores que deben cumplir requisitos superiores.</p> <p><b>2. Mesa técnica Conductores de aplicaciones 2 de abril de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fabián Baquero</li> <li>- Henry Muñoz</li> <li>- Jairo Alonso Varquem</li> <li>- Andrea Romero</li> <li>- John Alexander Rico</li> <li>- Angélica Ordoñez</li> <li>- Laura Gimena Vargas</li> <li>- Cesar Celis</li> <li>- Nathaly Ovano</li> <li>- Jesús Licóna</li> </ul> <p>La mesa de trabajo de conductores se realizó el 2 de mayo de 2025 como parte del proceso participativo de construcción del proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte. Esta sesión contó con la participación de múltiples líderes y organizaciones de conductores de aplicaciones, representando diferentes agrupaciones del sector.</p> <p><b>PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS EN LA MESA</b></p> <p><b>Modificación del Artículo 5 (Registro)</b></p> <p>Se propone adicionar un punto F que enfatice la seguridad de los conductores, estableciendo que cada conductor debe responsabilizarse con su número de cédula de la prestación del servicio. Esto busca generar confianza en los usuarios y eliminar el intercambio de cuentas entre conductores.</p> <p><b>Régimen de Seguros Integral</b></p> <p>Se propone modificar completamente el artículo de pólizas para establecer seguros globales que cubran todo el período de trabajo, desde que se activa la plataforma hasta que se desactiva, incluyendo cobertura para robo, daños y perjuicios, con responsabilidad de las plataformas en el financiamiento.</p> <p><b>Obligaciones de las Plataformas</b></p> <p>Este nuevo capítulo incluiría la obligación de informar de forma permanente, clara y pública los porcentajes de intermediación, prohibir cobros no informados previamente,</p>	<p>establecer el límite máximo del 20% en comisiones, y crear mecanismos de participación y representación para que los conductores puedan participar en discusiones sobre modificaciones a términos y condiciones.</p> <p><b>Seguridad e Identificación</b></p> <p>Se propone un capítulo dedicado a establecer registro biométrico obligatorio tanto para usuarios como para conductores, validación facial cada 12 horas al iniciar labores, implementación de cuenta única por plataforma para eliminar cuentas múltiples, y un proceso de depuración que requiera registro presencial ante RUSMI en un plazo de 6 meses.</p> <p><b>Esquema Tarifario Participativo</b></p> <p>Los conductores proponen un sistema de adjudicación anual para la modificación de tarifas, con negociación entre alcaldías, municipios, plataformas y organizaciones de conductores, incluyendo dos sesiones de concertación y dejando al Estado como última instancia en caso de no llegar a acuerdos.</p> <p><b>OTROS TEMAS</b></p> <p><b>Relación Laboral vs. Trabajo Independiente</b></p> <p>Surgió un debate importante sobre si incluir aspectos de relación laboral en el proyecto. Los conductores expresaron preferencia por mantener el esquema de trabajo independiente, con la posibilidad de trabajar para múltiples plataformas, evitando la vinculación laboral obligatoria que limitaría esta flexibilidad.</p> <p><b>Limitación de Vehículos y Cupos</b></p> <p>El tema más controvertido fue la propuesta de limitar la cantidad de vehículos. Mientras algunos conductores apoyan mecanismos de control para evitar saturación, existe preocupación por que esto genere un nuevo negocio de cupos como ocurrió con los taxis. Se propuso como alternativa limitar por requisitos de calidad en lugar de cupos numéricos.</p> <p><b>Equilibrio con el Sector Taxista</b></p> <p>Los conductores presentaron propuestas para equilibrar la competencia con los taxis, incluyendo modernización de requisitos para el sector taxista, implementación de tarifas dinámicas para taxis, y creación de un fondo de compensación para facilitar la transición del sector tradicional.</p> <p><b>3. Mesa técnica YANGO y Taxis Libres 9 de mayo de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Juan Pablo Varón S.</li> <li>- María Villate Garzón</li> <li>- Daniel Prado</li> </ul>

<p>- Eduardo Hernández</p> <p>La mesa de trabajo con las empresas YANGO y Taxis Libres se realizó como parte del proceso participativo de construcción del proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte. Esta sesión contó con la participación de representantes empresariales del sector de transporte, tanto tradicional como tecnológico.</p> <p>Los participantes principales incluyeron al Sr. Eduardo (representante empresarial con más de 25 años de experiencia en el sector transporte), representantes de YANGO (plataforma de intermediación tecnológica), representantes de Taxis Libres (empresa de transporte tradicional).</p> <p><b>PROBLEMÁTICAS CENTRALES IDENTIFICADAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Obsolescencia del Sistema FUEC y Corrupción Administrativa</b></li> </ul> <p>Los participantes expusieron la obsolescencia del sistema de Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), creado hace 25 años para controlar vehículos. Actualmente, las empresas de servicios especiales recaudan dinero mensualmente expidiendo documentos físicos, cuando debería existir facturación electrónica digital. La norma exige enviar todos los FUEC a la DIAN sin ningún control efectivo, simplemente listados de pasajeros.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Extorsión en Controles de Tránsito</b></li> </ul> <p>Una problemática grave son las prácticas extorsivas de agentes de tránsito que aprovechan múltiples requisitos para generar oportunidades de corrupción. Solicitan sucesivamente FUEC, tecnomecánica, estado de llantas, y otros documentos, terminando por imponer comparendos o solicitar pagos que oscilan entre 100 mil y 500 mil pesos para evitar que los vehículos vayan a los patios.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Falta de Regulación Integral para Plataformas</b></li> </ul> <p>Las empresas identificaron la ausencia de un marco regulatorio claro que permita la habilitación formal de las EAPIM (Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad) como empresas de transporte, lo que mantiene al sector en un limbo jurídico que facilita la informalidad y dificulta el control efectivo.</p> <p><b>Propuestas Específicas de Modificación al Articulo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Modificación del Artículo 3 (Definiciones)</b></li> </ul> <p>Se propone simplificar las definiciones para evitar un proyecto excesivamente complejo. Eliminar categorías como PMI, manteniendo únicamente EAPIM como concepto principal. Las EAPIM deben habilitarse ante el Ministerio de Transporte según la reglamentación existente en los decretos 2197/2015 y 2183/2016.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Eliminación del Artículo 5 (Registro RUSMI)</b></li> </ul> <p>Proponen suprimir completamente este artículo ya que todos los vehículos están registrados en RUNT. En su lugar, los propietarios de vehículos particulares y motos solicitarían tarjeta de operación a través de las EAPI, que se habilitarían ante autoridades locales (alcaldías) para servicios locales o ante el Ministerio para servicios nacionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reforma Integral del Artículo 7 (Seguros)</b></li> </ul> <p>Propuesta de modificación completa estableciendo: seguros globales que cubran todo el período de trabajo desde activación hasta desactivación de la plataforma, aumento del límite de 100 a 300 salarios mínimos legales vigentes, prohibición absoluta de exclusiones en las pólizas, y financiamiento a través de la estructura tarifaria sin cobro por servicio individual.</p> <p><b>Nuevos Capítulos Propuestos</b> Facturación Electrónica Obligatoria</p> <p>Propuesta de nuevo capítulo estableciendo que todos los servicios de transporte deben ser facturados electrónicamente, conectándose con la DIAN. Esto formalizaría el sector y generaría un recaudo fiscal estimado en 2,5 billones de pesos anuales, comparado con el actual sistema informal de tickets que no constituyen facturas válidas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Habilitación y Operación de EAPIM</b></li> </ul> <p>Nuevo capítulo definiendo que las EAPI deben habilitarse como empresas de transporte ante autoridades competentes, con radio de acción local ante alcaldías o nacional ante el Ministerio de Transporte. Las habilitaciones serían por término indefinido mientras subsistan los requisitos que les dieron origen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Digitalización Integral de Procesos</b></li> </ul> <p>Establecimiento de que todas las gestiones deben realizarse en línea y tiempo real, eliminando trámites físicos que actualmente toman hasta 90 días. La actualización de información debe ser permanente y automática, conectando con bases de datos existentes del Ministerio de Transporte.</p> <p><b>OTROS TEMAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Eliminación Definitiva del Sistema de Cupos</b></li> </ul> <p>El tema más controvertido fue la propuesta de eliminar completamente los cupos de taxis. Las empresas argumentan que están cerrados hace 31 años sin posibilidad real de apertura, generando mercados negros donde se venden "estudios de factibilidad"</p>
<p>por 5 millones de pesos sin respaldo legal. Consideran que solo la eliminación vía ley puede romper este círculo de informalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Compensación Limitada vs. Indemnización Total</b></li> </ul> <p>Debate sobre el porcentaje de compensación a taxistas. Las empresas proponen máximo 50% del valor actual del cupo, argumentando que una compensación del 100% sería inviable financieramente y tomaría décadas pagarse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tarifa Dinámica Obligatoria</b></li> </ul> <p>Controversia sobre cambiar "podrán" por "deberán" adoptar tarifa dinámica. Las empresas argumentan que el taxímetro solo funciona en 4-5 ciudades del país, es fácilmente manipulable (cuesta 20 mil pesos, se modifica por 2 mil), y que la tarifa dinámica ofrece transparencia al informar el costo antes del viaje.</p> <p><b>4. Mesa Alianza In y Plataformas de transporte 22 de mayo de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- José Daniel López</li> <li>- María Paula Ortiz</li> <li>- Pablo Nieto D.</li> <li>- Stephanie Plata</li> <li>- Carolina Torres</li> <li>- Santiago Pinzón García</li> <li>- Gabriela Cortés López</li> </ul> <p>La mesa de trabajo con las plataformas de movilidad se realizó como la cuarta mesa técnica del proceso participativo de construcción del proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte. Esta sesión contó con la participación de representantes de las principales empresas tecnológicas del sector de movilidad en Colombia.</p> <p><b>Necesidad de Protección del Impacto Social</b></p> <p>Se documentó que en 2024 hubo 1.2 millones de cuentas registradas en las plataformas que prestaron al menos un servicio, generando ingresos para aproximadamente 300,000-400,000 personas. El 80% de los conductores dedican 20 horas mensuales o menos a esta actividad, utilizándola como complemento a trabajos tradicionales o estudios.</p> <p><b>Barreras de Acceso y Flexibilidad Laboral</b></p> <p>Las empresas enfatizaron la importancia de mantener bajas las barreras de acceso para conductores, permitiendo que alguien pueda sin requisitos habilitantes complejos, preservando así el impacto social del ecosistema.</p>	<p><b>Propuestas Específicas de Modificación al Articulo</b></p> <p><b>Artículo 3 (Definiciones) - Conductor Independiente</b></p> <p>Propuesta de especificar en la definición de conductor que es "independiente", ya que el conductor decide cuándo conectarse, qué servicios tomar y con qué frecuencia trabajar. Esta característica representa una "máxima expresión de trabajo independiente" que debe protegerse normativamente.</p> <p><b>Artículo 5 (Registro) - Umbral de Servicios</b></p> <p><b>Propuesta central:</b> Registrar únicamente a conductores que hayan prestado tres o más servicios a través de la plataforma en el último año, eliminando la carga operativa de registrar conductores que prestan uno o dos servicios anuales.</p> <p><b>Modificaciones de forma:</b> Eliminar el registro independiente de propietarios de vehículos, incorporando esta información como subcampo del registro de conductores. Cambiar la actualización de semestral a anual para reducir cargas operativas.</p> <p><b>Artículo 5 (Acceso al Registro) - Restricción de Consulta</b></p> <p>Propuesta de limitar el acceso al registro únicamente a "autoridades públicas que acrediten suficiente necesidad", eliminando el acceso libre a particulares para proteger datos personales y evitar problemas de competencia empresarial, citando el caso de Chile donde esto generó depreciación de vehículos.</p> <p><b>Artículo 6 (Obligaciones) - Centros de Atención</b></p> <p>Obligación de ofrecer al menos un centro de atención virtual dentro de la plataforma con asistencia en tiempo real, y centros físicos para ciudades de más de 2 millones de habitantes, respondiendo a solicitudes de conductores para mejor comunicación directa.</p> <p><b>Temas de Controversia y Debate</b></p> <p><b>Clasificación como Transporte Privado vs. Público</b></p> <p><b>Posición de las plataformas:</b> Firme oposición a catalogar el servicio como transporte público, argumentando que quien debe prestar transporte público son empresas de transporte público, no empresas de tecnología que intermedian entre usuarios y conductores privados.</p> <p><b>Modelo de Seguros por Servicio vs. Seguros Anuales</b></p> <p>Debate fundamental sobre el modelo de aseguramiento. Las plataformas argumentan que su industria asegura por servicio (desde que se toma hasta el final</p>

<p>del viaje, más 30 minutos en algunas empresas), mientras la propuesta legal buscaría seguros anuales que no corresponden a la realidad operativa del sector.</p> <p><b>Diferenciación Regulatoria</b></p> <p>Las empresas sostienen tres principios rectores:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nuevas realidades requieren nuevas regulaciones (no adaptar normas del transporte tradicional)</li> <li>Proteger el profundo impacto social de la actividad</li> <li>Mantener barreras de acceso bajas para preservar la flexibilidad laboral</li> </ul> <p><b>5. Mesa de trabajo CONDUAPP 30 de mayo de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angelo Alba</li> <li>Paola Palacios R.</li> <li>Samaj Camacho</li> <li>Concejal por Bogotá Julián Forero</li> <li>Andrés Castaño B.</li> </ul> <p>La mesa técnica de Conduapp se desarrolló como parte del proceso de construcción participativa del proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte. Esta sesión contó con la participación de conductores de aplicaciones y representantes del equipo senatorial, enfocándose en aspectos técnicos y políticos del proyecto. Los participantes incluyeron conductores con amplia experiencia en plataformas digitales y miembros del equipo del Senador Julio Elias, quienes mantuvieron un diálogo directo sobre las implicaciones prácticas de la regulación propuesta.</p> <p><b>PROBLEMÁTICAS CENTRALES IDENTIFICADAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Seguridad y Protección de Conductores</b></li> </ul> <p>Se evidenció una preocupación constante por la seguridad durante las labores, especialmente en horarios nocturnos. Los participantes expresaron la necesidad de mecanismos efectivos de protección que vayan más allá de las medidas actuales implementadas por las plataformas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Procesos Disciplinarios y Debido Proceso</b></li> </ul> <p>Se identificó como problemática crítica los bloqueos arbitrarios de cuentas sin justificación clara o procesos de apelación efectivos. Los conductores reportaron casos de suspensiones prolongadas sin posibilidad de defensa adecuada, incluyendo bloqueos "a nivel mundial" que afectan la capacidad laboral en múltiples plataformas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Esquema de Seguros y Coberturas</b></li> </ul> <p>Emergió como tema central la necesidad de clarificar y mejorar los esquemas de seguros. Se discutió la problemática actual donde los seguros no cubren</p>	<p>adecuadamente todos los períodos de trabajo y la confusión sobre responsabilidades entre conductores, propietarios y plataformas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Competencia Desleal y Equilibrio del Mercado</b></li> </ul> <p>Se abordó la tensión existente con el sector taxista tradicional y la necesidad de crear condiciones equitativas de competencia sin generar nuevos monopolios o restricciones excesivas.</p> <p><b>PROPUESTAS ESPECÍFICAS IDENTIFICADAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Registro Único Nacional</b></li> </ul> <p>Se discutió la implementación del Registro Único Nacional de Servicios de Movilidad (RUM/RUSMI) como mecanismo para identificar y regular a todos los actores del sector, incluyendo conductores, propietarios y plataformas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Regulación de Antigüedad Vehicular</b></li> </ul> <p>Se debatió el establecimiento de límites de antigüedad para vehículos (propuesta de 20 años similar a taxis), con períodos de transición para permitir adaptación gradual del sector.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Esquema Tarifario y Comisiones</b></li> </ul> <p>Se propuso la regulación de comisiones cobradas por las plataformas, con transparencia en los porcentajes de intermediación y posibles límites máximos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Medidas de Suspensión y Debido Proceso</b></li> </ul> <p>Se planteó la necesidad de establecer procedimientos claros para suspensiones, con garantías de debido proceso y posibilidad de apelación efectiva.</p> <p><b>Temas de Controversia y Debate</b></p> <p><b>Relación Laboral vs. Trabajo Independiente</b></p> <p>Surgió debate sobre la naturaleza de la relación entre conductores y plataformas, con preferencia expresada por mantener la flexibilidad del trabajo independiente mientras se aseguran protecciones básicas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Alcance Geográfico del Servicio</b></li> </ul> <p>Se discutió si limitar o no el servicio a jurisdicciones específicas, con argumentos a favor de mantener la libertad de prestación del servicio en todo el territorio nacional.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Integración con Otros Sectores de Transporte</b></li> </ul> <p>Se debatió la relación del proyecto con otros modos de transporte (transporte especial, intermunicipal) y los riesgos de generar conflictos adicionales.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Financiamiento de Seguros</b></li> </ul> <p>Controversia sobre quién debe asumir los costos de los seguros obligatorios y cómo estructurar las coberturas sin generar cargas excesivas para los conductores.</p> <p><b>6. Mesa de trabajo Kreab – DiDi 30 de mayo de 2024</b></p>
<p><b>Composición de las mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alfonso Castro</li> <li>Carlos Castellanos</li> <li>Juan Barbosa</li> </ul> <p>La mesa técnica con Kreab-DiDi se realizó como la sexta sesión de trabajo del proceso participativo de construcción del proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte.</p> <p><b>PROBLEMÁTICAS CENTRALES IDENTIFICADAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Seguridad Integral del Sistema</b></li> </ul> <p>DiDi presentó la seguridad como elemento central, destacando que el 99.9% de sus viajes se completan sin incidentes de seguridad. Se enfatizó la necesidad de abordar la seguridad desde ambas perspectivas: conductor hacia usuario y usuario hacia conductor.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vacío Normativo en Identificación</b></li> </ul> <p>Se evidenció la problemática de la persecución a conductores y la falta de mecanismos para verificar en tiempo real que una persona está prestando servicio legalmente a través de una plataforma.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Integración con Transporte Público</b></li> </ul> <p>Se discutió la relación de complementariedad (no competencia) entre las plataformas y el transporte público, especialmente con sistemas como TransMilenio del caso Bogotá.</p> <p><b>PROPUESTAS ESPECÍFICAS IDENTIFICADAS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Identificación en Tiempo Real (Prueba de Viaje):</b></li> </ul> <p>DiDi propone un sistema de "prueba de viaje" que permita a las autoridades verificar en tiempo real, a través de la aplicación, si un vehículo y su conductor están prestando un servicio intermediado por la plataforma.</p> <p>Este mecanismo busca blindar la seguridad del viaje intermediado por la plataforma, además de evitar multas indebidas a los conductores y facilitar la activación de seguros en caso de accidentes, al comprobar que el servicio estaba activo.</p> <p>La propuesta se basa en el modelo implementado por DiDi y otras plataformas en Brasil, donde ya funciona exitosamente. DiDi aboga por traer esta "parte comparada" a</p>	<p>Colombia como la única forma de salvaguardar la identificación de conductores en tiempo real.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Seguridad y Cooperación con Autoridades:</b></li> </ul> <p>Establecer la seguridad como un pilar clave, protegiendo tanto a conductores como a pasajeros. Verificar a los pasajeros a través de tecnología de doble verificación, ya que DiDi ha identificado que gran parte de los problemas de seguridad ocurren del pasajero hacia los conductores.</p> <p>Involucrar mecanismos de cooperación obligatoria con las autoridades, poniendo a disposición tecnologías de seguridad.</p> <p>Mantener el sistema de grabación de audio durante el trayecto (ya habilitado en Colombia, México, Perú por DiDi), el cual desincentiva incidentes y cuya información se guarda y comparte con autoridades en caso de reporte penal.</p> <p>Compartir datos anonimizados (perfilando viajes, no usuarios) y mapas de calor de incidentes (por zonas, horas y tipos de delitos) con las autoridades de investigación, a través de portales específicos.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Requisito de SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito):</b></li> </ul> <p>Que el SOAT sea un requisito básico obligatorio para los conductores de plataformas. DiDi ya verifica su cumplimiento y rechazó 42,000 solicitudes de motociclistas en 2023 por no tenerlo, incentivando a casi 5,000 a formalizarse y adquirirlo. Esto contribuye a la formalización y a las arcas de la seguridad vial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Definición y Clasificación de Servicios:</b></li> </ul> <p>Abogan por que el servicio de movilidad intermediado por plataformas sea definido como un servicio privado, no como transporte público tradicional, para no imponer las mismas limitaciones que al taxismo. Argumentan que no se debe limitar tanto la operación, ya que las plataformas son una respuesta importante para muchas personas, especialmente mujeres, que buscan una forma flexible de generar ingresos.</p> <p><b>Aspectos Económicos y Societales:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>El proyecto de ley debe reconocer el impacto socioeconómico de las plataformas. DiDi reporta una contribución del 0.13% del PIB de Colombia (equivalente a 6,120 empresas medianas/pequeñas), 450 millones en ingresos fiscales, 2.9 billones en impacto económico (0.18% del PIB), y 30,000 empleos indirectos.</li> </ul> <p>Las plataformas son un jalonador de turismo y cultura y un medio para complementar la llegada a eventos o lugares donde el transporte público es ineficiente.</p>

<p>Resaltar la complementariedad de las plataformas con el transporte público existente (ej. TransMilenio), en lugar de verlo como competencia desleal. Estudios muestran que el 48% de las solicitudes de DiDi en Bogotá inician o terminan a menos de 100 metros de una estación de transporte público.</p> <p>Considerar la transición hacia la movilidad eléctrica en el articulado, como ya lo está implementando DiDi en otras ciudades como Ciudad de México.</p> <p><b>7. Mesa de trabajo Representantes gremios de taxis 20 de mayo de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Jaime Gil</li> <li>- Edisson Perilla</li> <li>- Eduardo Hernández</li> <li>- Aura Eliza Posso</li> <li>- Juan Stephen Senia</li> <li>- Edil Rodríguez</li> <li>- Óscar H. Guerrero</li> <li>- Fabio Andrés Ávila Espitia</li> <li>- Ángel Manuel Gil</li> <li>- Pablo Balbuena A.</li> <li>- Hugo Ospina</li> <li>- Alejandro Quiroga Calle</li> </ul> <p><b>Intervenciones Específicas:</b></p> <p>1. Óscar Fernando</p> <p>• <b>Oposición a la Legalización de la Ilegalidad:</b> Óscar Fernando, en representación del gremio, argumenta que el Proyecto de Ley 136 busca legalizar lo "ilegalizable", refiriéndose específicamente a las motos en el servicio público. Insiste en que este tipo de proyectos son negativos para el gremio del tránsito y el transporte público.</p> <p>• <b>Fundamentos Jurídicos:</b> Han presentado conceptos jurídicos y fundamentos en derecho, junto con estadísticas, para avalar su postura de que el proyecto es perjudicial. Han enviado por escrito conceptos de entidades públicas que argumentan por qué estos proyectos de ley no son constitucionales ni viables para el desarrollo del transporte público.</p> <p>• <b>Regulación de Plataformas y Experiencia Pasada:</b> Mencionan leyes y decretos existentes (Ley 10.753 de 2015, Decreto 2997 de 2015, Decreto 2963) que ya regulan las aplicaciones. Afirman que el espíritu de las plataformas como Uber es operar bajo la ilegalidad y que no se acogerán a la normatividad una vez establecida. Critican que el esfuerzo por legalizar el servicio ilegal de pasajeros es "errático" y no dará los resultados esperados.</p>	<p>• <b>Solicitud de Archivo del Proyecto:</b> Reiteran la solicitud de que el proyecto sea archivado o, al menos, que se le quiten las "esencias" que son muy perjudiciales para el gremio.</p> <p>2. Eduardo Hernández</p> <p>• <b>Reconocimiento de la Realidad y Necesidad de Formalización:</b> Eduardo Hernández afirma que no se puede desconocer la realidad de las plataformas tecnológicas y los vehículos particulares que prestan servicio de transporte. Propone que el Proyecto de Ley 136 se enfoque en formalizar estos vehículos particulares que hoy en día no pueden prestar servicio público.</p> <p>• <b>Crítica a la Capacidad Transportadora Congelada:</b> Señala la falta de vehículos de servicio público para satisfacer la demanda. Destaca que en Bogotá hay 365.000 vehículos particulares frente a 52.000 taxis, de los cuales solo unos 35.000 están disponibles debido al "pico y placa" y otros problemas. La capacidad transportadora en Bogotá ha estado congelada por más de 32 años, mientras la población ha crecido de 4 millones a más de 10 millones de habitantes en la región.</p> <p>• <b>Plataformas como Empresas de Servicio Público:</b> Argumenta que las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación de Movilidad (EAPIM) deben convertirse en empresas de servicio público de transporte y habilitarse bajo la normatividad actual (Decreto 10.79 y otras normas). Critica que el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediada (RUSMI) no es necesario, ya que los vehículos, motos y conductores ya están registrados en el RUM (Registro Único Nacional).</p> <p>• <b>Propuestas de Modificación:</b></p> <p>Eliminar el concepto de "servicio compartido" del proyecto, ya que podría abrir las puertas al transporte colectivo sin control.</p> <p>Insiste en que los vehículos deben registrarse a través de empresas debidamente habilitadas para prestar el servicio público de transporte, no mediante un simple registro en plataformas.</p> <p>Modificar el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 para permitir a los que están en la legalidad llegar al servicio público con vehículos tipo taxi, camionetas o servicio especial.</p> <p>Suprimir la restricción de capacidad transportadora para taxis, permitiendo que sea definida por la oferta y demanda, como ocurre en otros modos de transporte (aéreo, marítimo, especial).</p> <p>• <b>Exigencias sobre Operatividad y Seguros:</b> Demanda que la operatividad esté en línea y en tiempo real para las autoridades, en lugar de informes semestrales. Propone aumentar las coberturas de las pólizas de los vehículos de servicio público a 300 salarios mínimos mensuales vigentes para responder ante siniestros, y que se limiten las indemnizaciones judiciales a este mismo monto.</p>
<p>• <b>Régimen Sancionatorio Robusto:</b> Subraya la necesidad de sanciones claras y efectivas, sugiriendo que las plataformas que no cumplan los requisitos o vinculen vehículos no autorizados <b>deben ser prohibidas y bloqueadas</b> por empresas de telecomunicaciones. Pone como ejemplo la prohibición de pornografía y juegos de azar en línea en Colombia.</p> <p>• <b>Tarifa Dinámica para Taxis:</b> Propone que la tarifa dinámica, actualmente usada por las plataformas, sea implementada para los taxis. Argumenta que la tecnología permite calcular tarifas precisas y anticipadas para el usuario, lo que beneficiaría a la competencia y los ingresos de los taxistas, permitiéndoles adaptarse a la demanda.</p> <p>• <b>Beneficio Holístico y Oportunidad:</b> Ve el Proyecto de Ley 136 como una gran oportunidad para ajustar la legislación, beneficiando a pasajeros, conductores, propietarios y al Estado, optimizando el servicio y formalizando la industria.</p> <p>3. Hugo Ospina</p> <p>• <b>Apego a la Jurisprudencia Constitucional:</b> Hugo Ospina enfatiza la necesidad de seguir el lineamiento jurisprudencial, especialmente la sentencia de la Corte Constitucional sobre el artículo 5° de la Ley 336. Advierte que cambiar este artículo afectaría a todas las modalidades de transporte, permitiendo que cualquier particular (bus, moto, TransMilenio privado) preste servicio público en igualdad de condiciones, lo cual es inconstitucional.</p> <p>• <b>Falta de Voluntad de Regulación de Plataformas:</b> Basándose en experiencias en 10 países que visitó, afirma que las <b>plataformas tecnológicas se oponen al cumplimiento de las reglamentaciones</b> una vez que se establecen. Critica que el proyecto de ley no contempla facultades especiales para bloquear las plataformas que no se acojan a la normativa, citando el caso de "ColJuegos". Sugiere que se debe consultar directamente a las plataformas si están dispuestas a acogerse al ordenamiento legal y jurídico colombiano.</p> <p>• <b>Necesidad de Capacidad Transportadora Regulada:</b> Insiste en que no se puede permitir la entrada descontrolada de vehículos; debe haber una capacidad transportadora basada en estudios de oferta y demanda.</p> <p>• <b>Historia de Regulación Fallida:</b> Menciona que la Ley 1753 de 2015 ya había intentado regular el servicio de lujo con plataformas tecnológicas, dando un plazo al Ejecutivo para reglamentar, lo que llevó al Decreto 2297 de 2015. A pesar de esto, las plataformas no cumplieron.</p> <p>• <b>Protección de Datos:</b> Subraya la importancia de la protección de datos, mencionando el caso de TikTok y la preocupación por la data colombiana.</p> <p>• <b>Censo de Conductores Informales y Legalidad:</b> Propone realizar un censo de todos los conductores de plataformas y vehículos particulares y motos que prestan servicio de manera "ilegal". Insiste en que están actuando ilegalmente y de hecho, y que la Corte</p>	<p>Constitucional ya ha puesto límites al "derecho al trabajo" en este contexto, ya que la conducción es una actividad riesgosa que requiere requisitos mínimos.</p> <p>• <b>Propuesta de Formalización Controlada:</b> El censo buscaría identificar a los conductores y propietarios para que ingresen a la legalidad. Los alcaldes deberían aumentar las capacidades transportadoras si hay oferta insatisfecha, pero de forma controlada y con estudios de oferta y demanda.</p> <p>• <b>Servicio Privado vs. Público:</b> Reafirma que el servicio privado de transporte es para satisfacer las propias necesidades, no las de terceros. Si se usa un vehículo con conductor, la Corte Constitucional ha dictaminado que debe ser a través de una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada por el Estado.</p> <p>• <b>Taxímetro y Tarifas Fijas:</b> Defiende el uso del taxímetro autorizado y la prohibición de que cualquier plataforma o persona natural/jurídica fije tarifas de punto A a punto B, basándose en la Ley 1512 de 2012 (Tratado Metro de París) y su revisión constitucional.</p> <p>• <b>No a Vehículos Particulares Viejos:</b> El gremio no busca que se aprueben vehículos particulares viejos o motos para prestar el servicio; quiere que se realicen estudios y se aumente la capacidad transportadora con vehículos de servicio público.</p> <p>4. Edson Rodríguez</p> <p>• <b>Problema con Plataformas no Reguladas:</b> Edson Rodríguez agradece al Senador por pensar en el transporte y defender su patrimonio, pero aclara que el problema no son las plataformas reguladas, sino las que no se dejan controlar por el Estado, las cuales están "quebrando" al sector.</p> <p>• <b>Disparidad Tarifaria y Percepción del Usuario:</b> Explica que las plataformas X pueden cobrar una carrera mucho más cara (ej. \$37.000-\$40.000) que un taxi regulado (ej. \$13.000-\$17.000). Esto genera que el usuario perciba al taxista como "ladrón", empujándolo hacia la informalidad.</p> <p>• <b>Pico y Placa Injusto:</b> Critica la desigualdad del "pico y placa" para taxis en Bogotá, mientras los vehículos particulares pueden pagar para circular libremente. Argumenta que el servicio público no debería estar restringido de esa manera cuando hace falta transporte. Considera que el "pico y placa" para particulares se ha vuelto un negocio.</p> <p>• <b>Incredulidad sobre la Voluntad de Regulación de Plataformas:</b> Cuestiona si las plataformas realmente quieren regulación. Argumenta que, al aplicarles los mismos costos y requisitos que a los taxis, las plataformas quedarían "fuera del negocio". Advierte que legalizar el transporte informal solo incrementaría la irregularidad y el problema de control para la policía.</p> <p>• <b>Crítica a los Estudios de Capacidad Transportadora:</b> Considera que los estudios actuales sobre la capacidad transportadora son "volátiles" y "bajos". Pone el ejemplo de motos que trabajan ilegalmente y tienen otros trabajos alternos, lo que dificulta el control y pone en duda la seguridad.</p>

<p>•<b>Seguridad del Usuario:</b> Destaca que el objetivo del proyecto de ley es la seguridad del usuario, pero la realidad del transporte informal lleva a un incremento en la accidentalidad (dos muertos por hora en vehículos no controlados por el Estado).</p> <p>•<b>Inversión y Quebranto de Propietarios de Taxis:</b> Relata la situación de los propietarios de taxis que invirtieron 150-170 millones de pesos en un "cupo" y ahora ven el valor de su activo reducido a 40 millones, sintiéndose "quebrados" por la falta de garantías del Estado frente a la competencia ilegal.</p> <p>5. Jaime Gil Camado</p> <p>•<b>Impacto Negativo en el Valor de los Cupos:</b> Jaime Gil Camado se suma a la preocupación por la <b>desvalorización de los "cupos" de taxi</b>. Explica que el valor de un cupo en Bogotá, que antes era de 120 millones de pesos, ahora está en 50 millones, y que legalizar particulares lo reduciría aún más.</p> <p>•<b>Exceso de Taxis Disponibles:</b> Argumenta que ya existe un 20% de taxis "parqueados" o desocupados por largos periodos (una hora y media, dos o tres horas en la noche), lo que hace innecesario introducir más particulares. Propone quitar el "pico y placa" para taxis como solución.</p> <p>•<b>Crítica al Historial de Plataformas:</b> Relata cómo Uber, a pesar de sus promesas iniciales (servicio solo en camionetas, pago con tarjeta de crédito, conductores capacitados), terminó operando con vehículos de menor categoría y aceptando efectivo, afectando gradualmente al gremio del taxi. Advierte que legalizar particulares con plataformas solo les daría "vía libre" para seguir quitando trabajo.</p> <p>•<b>Tarifa Dinámica como Solución Crucial:</b> Jaime Gil es un firme defensor de la tarifa dinámica para los taxis. Sostiene que es la "solución" para recuperar a los pasajeros perdidos por la ilegalidad. Argumenta que el taxímetro es obsoleto y que la tarifa dinámica permitiría a los taxis ser competitivos en momentos de baja demanda (precios más bajos) y compensar en momentos de alta demanda (precios más altos). Compara la tarifa dinámica con su aplicación en servicios públicos esenciales (agua, luz, teléfono) y otros sectores (hoteles, aviación).</p> <p>•<b>Mejora del Servicio por Tarifa Dinámica:</b> Sugiere que con la tarifa dinámica, los conductores podrían tener mejores ingresos, lo que permitiría incluso "encorvatar a los conductores" y cambiar la flota a camionetas, mejorando la calidad del servicio.</p> <p>6. Aurora</p> <p>•<b>Decepción y Detrimiento Patrimonial:</b> Como propietaria de taxis por 25 años, Aurora expresa su decepción y preocupación por el <b>detrimiento patrimonial</b> que ha sufrido. Ha tenido que vender vehículos con pérdidas o verlos inactivos por falta de conductores, debido a la ilegalidad desbordada y la falta de control.</p> <p>•<b>Falta de Control sobre Plataformas:</b> Siente que las plataformas llegaron para quedarse, pero no están "medidas en cintura" y quieren hacer lo que quieran sin someterse a las normas del país.</p>	<p>•<b>Inseguridad en Plataformas:</b> Aunque no conduce para plataformas, relata una experiencia de su cuñada taxista y de su hermano, quienes fueron víctimas de robo a través de servicios solicitados por aplicaciones. Esto contradice la percepción de seguridad de las aplicaciones, ya que la identificación de los usuarios es mínima y un ladrón puede inscribirse fácilmente. Argumenta que las plataformas, si bien buscan brindar seguridad, no lo hacen de manera bidireccional, ya que no se exige la misma identificación a los usuarios que a los conductores.</p> <p>7. Pablo Albuén</p> <p>•<b>Necesidad de Actuar:</b> Pablo Albuén, en consenso con el gremio, afirma que el peor escenario es no hacer nada. Aunque el Proyecto de Ley 136 actual sea "nocivo", es necesario ajustarlo para beneficiar al taxismo, ya que "si no lo hacemos nosotros, lo van a hacer otros".</p> <p>•<b>Objetivo de la Ley y Profesionalización:</b> El objetivo de la ley debe ser la optimización de la prestación del servicio y el beneficio de todos los actores (propietarios, conductores, empresas, usuarios). Propone la profesionalización de los conductores, incluso la creación de una universidad para capacitarlos.</p> <p><b>Relevancia Económica del Sector Taxi:</b> Destaca que el sector taxi tiene más de 100 años en el mercado y representa el 2% del PIB, beneficiando a más de 500.000 familias y generando empleo directo e indirecto. Resalta el impacto social positivo del taxismo, donde se han "construido familias" y se ha dado educación a los hijos de conductores.</p> <p>8. Juan Sebastián</p> <p>•<b>Cobertura de Seguros:</b> Explica que los taxis están cubiertos por dos seguros: contractual y extracontractual, que cubren tanto al conductor como a terceros en caso de accidente o daños. En contraste, los vehículos particulares que usan plataformas solo tienen el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), que ofrece una cobertura básica de aproximadamente 10 millones de pesos, sin mayores beneficios.</p> <p>Capacidad Transportadora Insuficiente: Coincide en que la capacidad transportadora en Bogotá está "muy limitada". Con 10 millones de habitantes y solo 35.000 taxis disponibles, la demanda no puede ser cubierta, especialmente con las construcciones actuales como el metro. Estima que se necesitan entre 100.000 y 120.000 vehículos tipo taxi para satisfacer la demanda.</p> <p>•<b>Enfoque en el Pasajero y Economía:</b> Sugiere que el enfoque principal debe ser el pasajero: ¿quién toma el servicio? ¿quién paga?. Reconoce que el pasajero busca la economía, por lo que opta por particulares si son más baratos.</p> <p>•<b>A favor de Tarifa Dinámica para Taxis, con una Base:</b> Coincide con la implementación de la tarifa dinámica para taxis, pero propone que la tarifa base sea la del taxi. Argumenta que el taxímetro está obsoleto porque el usuario busca saber el costo exacto por adelantado.</p>
<p>•<b>Compensación de Cupos Complicada:</b> Considera que la compensación de los cupos a los propietarios es un tema complejo de cuantificar. Argumenta que sería difícil compensar a quienes compraron cupos a valores altos en el pasado y que podría beneficiar injustamente a quienes los compraron a menor precio recientemente.</p> <p>•<b>Ambigüedad sobre Motos en el Proyecto:</b> Observa que el proyecto de ley no es "conciso" sobre la regulación de las motos como mototaxis, lo cual es una preocupación.</p> <p>•<b>Profesionalización y Humanización del Servicio:</b> Aboga por la profesionalización del servicio del taxista, viéndolo como una profesión que requiere calidad humana y un comportamiento seguro para retener clientes.</p> <p>•<b>Seguridad del Conductor y el Pasajero:</b> Reitera la falta de seguridad en las plataformas, especialmente para los conductores, ya que los usuarios solo necesitan una cuenta de Facebook o Gmail y un número de teléfono para registrarse, lo que facilita robos y atracos. Propone que se exija la identificación completa de los pasajeros para garantizar la seguridad bidireccional.</p> <p>9. Manuel Gil</p> <p>•<b>Historial de Incumplimiento de Plataformas:</b> Manuel Gil se suma a la preocupación de que las plataformas no cumplen las regulaciones. Menciona una reunión donde un representante de Uber afirmó que no estaban interesados en cumplir el proyecto 2297, y que no iban a aceptar ninguna regulación.</p> <p>•<b>Oposición a Capacidad Transportadora Abierta:</b> Aunque reconoce la necesidad de aumentar la capacidad, se opone profundamente a dejarla "abierta" sin control. Cita la mala experiencia en 3 países donde la regulación de aplicaciones ha llevado a la inviabilidad económica de los taxistas y el deterioro de los vehículos.</p> <p>•<b>Cuestionamiento al Diálogo con Plataformas:</b> Cuestiona si el Congreso ha hablado con las plataformas sobre su voluntad de ser reguladas, ya que cuando se inició el Proyecto 136, las plataformas publicaron que no se sumarían ni lo aceptarían.</p> <p>•<b>Leyes Existentes y Negocio de Multas:</b> Recuerda que las leyes 136 (de 96) y 105 prohíben prestar servicio público en vehículos particulares y motos, con sanciones como la cancelación de matrícula y suspensión de licencia. Sin embargo, estas sanciones no se aplican, convirtiéndose en un "negocio" para las Secretarías de Movilidad y alcaldías.</p> <p>•<b>Propuesta de Regulación Condicionada:</b> Propone que la regulación debe incluir condiciones claras: logotipos de empresa, participación en empresas legalmente habilitadas, seguros extra-contractuales, licencia de servicio público para conductores, y un régimen sancionatorio robusto. Si estas condiciones no se dan, el gremio se opondrá a la iniciativa.</p>	<p>•<b>Crítica a la Falta de Seriedad del Debate:</b> Expresa indignación por la superficialidad del debate en el Congreso, donde algunos senadores dan "discursos políticos" y se retiran, dejando sin la seriedad necesaria una decisión tan importante que afecta a la industria del taxi.</p> <p>•<b>Impacto en Congestión y Contaminación:</b> Señala la preocupación por la congestión, siniestralidad y contaminación en Bogotá debido a la cantidad de vehículos prestando servicio público, donde muchos particulares pagan para evadir el "pico y placa".</p> <p>10. Edison Perilla</p> <p>•<b>Indignación por Compensación de Cupos:</b> Edison Perilla expresa su profunda preocupación y tristeza por la propuesta de que las plataformas tecnológicas, con "tas sobras de sus dineros", compensen a los taxistas por la devaluación de sus cupos. Lo considera un "soborno" que busca sacarlos del mercado.</p> <p>•<b>Tarifa Dinámica como "Regalo":</b> Rechaza la tarifa dinámica si implica "regalar" su trabajo. Argumenta que los costos de combustible y repuestos no bajan, y que el estudio anual de la canasta del transporte (Ley 43.50) debería ser la base para fijar tarifas justas, sin regalar el servicio.</p> <p>•<b>Desigualdad en Bonos de Plataformas:</b> Revela que las plataformas ofrecen bonos significativamente más altos a los conductores particulares (\$200.000 por 10 servicios en 5 horas) que a los taxistas (\$10.000 por 10 servicios), creando una desigualdad tarifaria y de incentivos.</p> <p>•<b>Falta de Diferenciación en la Regulación:</b> Crítica que el gobierno no diferencia entre "plataformas tecnológicas" y "prestación de servicio público". Insiste en que, antes de hablar de regulación, se debe verificar si las plataformas se comprometerán a cumplir las leyes, porque la experiencia (Decreto 2297 de 2015) muestra que no lo hacen sin sanciones claras.</p> <p>•<b>Necesidad de Sanciones Concretas y División del Debate:</b> Demanda un <b>régimen sancionatorio "claro"</b> con "castigos concretos" que no sean delegados a Secretarías de Movilidad. Subraya la necesidad de dividir la discusión entre la regulación de plataformas y la prestación de servicio público por vehículos particulares, con normativos y sanciones específicas para cada una.</p> <p>•<b>Advertencia sobre Protestas:</b> Advierte que, si el proyecto pasa sin estas diferenciaciones y sanciones, el resultado será una "fila de taxis y una fila de particulares protestando en contra de la legalidad".</p> <p>11. Alejandro Quiroga</p> <p>•<b>Propuesta de Régimen Sancionatorio y Estatuto de Transporte:</b> Alejandro Quiroga menciona que ya han presentado una propuesta al gobierno para fortalecer el</p>

<p>régimen sancionatorio y han trabajado en modificaciones al Decreto 1079 de 2015 (Estatuto del Transporte).</p> <p><b>•Diferencia Fundamental: Transporte Privado vs. Público:</b> Enfatiza la diferencia legal entre transporte privado y público. El transporte privado es para satisfacer necesidades propias, no de terceros. El proyecto, al pretender legalizar un servicio público en vehículos particulares, es <b>inaceptable</b> y contraviene la Constitución Política (Artículo 13-65).</p> <p><b>•Transporte Público como Actividad de Interés General:</b> Reitera que el transporte público es una actividad de interés general regulada por el Estado, que busca garantizar seguridad, accesibilidad y equidad. La proliferación de plataformas que permiten servicios sin la licencia adecuada amenaza la estabilidad del sistema, fomenta la competencia desleal, y pone en riesgo la seguridad vial, vulnerando derechos fundamentales de usuarios y trabajadores.</p> <p><b>•Requisitos para Conductores de Servicio Público:</b> Resalta que para conducir vehículos de servicio público se requiere una licencia categoría C1, C2 o C3, lo que asegura conductores capacitados para operar en circunstancias de mayor riesgo y responsabilidad.</p> <p><b>•Jurisprudencia y Tratados Internacionales:</b> Fundamenta su posición en la jurisprudencia de la Corte Constitucional (Sentencia C-265) y el Consejo de Estado, que reafirman la necesidad de habilitación previa y regulación estricta para el transporte público. Además, invoca tratados internacionales ratificados por Colombia (Comisión Americana sobre Derechos Humanos, Convenio 87 de la OIT, Agenda 2030 de la ONU) que exigen movilidad segura y regulada, protección laboral y sistemas de transporte sostenibles.</p> <p><b>•Precarización Laboral:</b> Denuncia que las plataformas que operan sin reconocer derechos laborales fundamentales auspician un modelo informal que precariza la condición laboral de los trabajadores del transporte.</p> <p><b>•Responsabilidad de Alcaldes y Oposición a la Apertura Total:</b> Reitera que la capacidad transportadora es responsabilidad de los alcaldes y que ellos no están cumpliendo la ley al no realizar estudios de oferta y demanda. La asamblea se opone rotundamente a la prestación de servicio público en vehículos particulares.</p> <p><b>•Crítica a la Tarifa Dinámica para el Taxi:</b> Si bien reconoce la necesidad de un conocimiento "holístico" de los costos, argumenta que los sistemas de transporte eficientes calculan tarifas sobre una base de referencia que incluye costos directos e indirectos, y de ahí se aplica una fórmula con variables. No todo lo que funciona en otros países sirve en Colombia, dada su cultura, economía y relaciones económicas diferentes.</p> <p><b>CIERRES Y CONCLUSIONES GENERALES DE LA MESA:</b></p> <p>Las intervenciones finales reiteran los puntos clave de la discusión:</p>	<p><b>•Seguros:</b> Se confirma que los taxis están cubiertos por seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, mientras que los vehículos particulares que operan en plataformas solo tienen el SOAT, sin protección adicional.</p> <p><b>•Definición del Proyecto:</b> Existe una necesidad urgente de aclarar el propósito del Proyecto de Ley 136: ¿busca regular plataformas, legalizar vehículos particulares y motos como transporte público, o ambas?. El gremio taxista reitera que las plataformas deben operar con vehículos de servicio público individual, no particulares.</p> <p><b>•Tarifa Dinámica:</b> Persiste el debate sobre la tarifa dinámica. Algunos la ven como la solución para recuperar pasajeros y optimizar ingresos, mientras otros la rechazan por considerarla una forma de "regalar" el trabajo y crear desigualdad, ya que las tarifas del servicio público individual están reguladas por el alcalde.</p> <p><b>• Capacidad Transportadora:</b> Se enfatiza que la capacidad transportadora está "muy limitada" en ciudades como Bogotá. Se propone liberarla, pero no de forma "abierto", sino basada en estudios de oferta y demanda y bajo condiciones controladas para no perjudicar a los propietarios de taxis que invirtieron capital.</p> <p><b>• Pico y Placa:</b> Se destaca la discriminación en el "pico y placa" que afecta solo a los taxis, mientras los particulares pueden pagar para operar libremente. Se considera que esto debe ser abordado por el proyecto de ley.</p> <p><b>• Seguridad:</b> La preocupación por la seguridad es bidireccional: tanto para conductores (taxis y plataformas) como para usuarios, debido a la mínima identificación de los usuarios en las plataformas. Se demanda que las plataformas ofrezcan seguridad completa y se exija información del usuario.</p> <p><b>•Sanciones y Compromiso de Plataformas:</b> Se insiste en la necesidad de un régimen sancionatorio "muy grande" y efectivo que obligue a las plataformas a cumplir la ley, incluyendo la posibilidad de bloquearlas en Colombia si no acatan la normativa. Se pide al Congreso un diálogo directo con las plataformas para asegurar su compromiso con la regulación, ya que históricamente se han opuesto a cumplirla.</p> <p><b>•Inversión y Patrimonio del Taxismo:</b> El gremio taxista recalca la enorme inversión y el detrimento patrimonial que han sufrido sus propietarios debido a la competencia informal. Se argumenta que, si el Estado decide reservarse la actividad de transporte, debe indemnizar "previa y plenamente" a los afectados, y se exige claridad sobre de dónde provendrán esos fondos.</p> <p><b>•Profesionalización del Servicio:</b> Se reconoce la importancia de la profesionalización del servicio de taxis para mejorar la calidad y la humanización de la atención al pasajero.</p> <p><b>•Límites de Antigüedad de Vehículos:</b> La propuesta de limitar la antigüedad de los vehículos de plataforma a 7 años (similar a los taxis) genera preocupación si también aplica a los taxis que usan plataformas, lo que podría perjudicarlos.</p>
<p><b>9. Mesa de trabajo Concejal Fuchi 3 de Junio de 2024</b></p> <p><b>Composición de la mesa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Julián Forero</li> <li>- Johana C. Bayona</li> <li>- Jhonatan Riveros</li> </ul> <p>Esta mesa de trabajo se llevó a cabo entre el Concejal Fuchi y representantes del equipo senatorial para discutir el proyecto de ley de regulación de plataformas de transporte, que se encuentra en primer debate. La sesión se enfocó en recibir aportes y comentarios para la construcción de la ponencia de segundo debate.</p> <p>Eliminación del Concepto de "Capacidad Transportadora" (Cupos): Se propone eliminar la sección 7 del capítulo 3 del decreto 1079 de 2015, que se refiere a la capacidad transportadora. El objetivo es que no se necesiten estudios ni se genere un negocio privado en torno a estos "cupos" de taxi, ya que se considera un problema entre privados que el Estado no debería gestionar.</p> <p>Redirección de la Contribución del 1% de las Plataformas: Las plataformas de transporte están dispuestas a contribuir con el 1% de sus ingresos. Sin embargo, se propone que este porcentaje, en lugar de destinarse a compensar los "cupos" de los taxistas, se utilice para infraestructura vial o proyectos de renovación del parque automotor por motivos ecológicos. Se argumenta que la compensación por los "cupos" es un negocio entre privados y que los fondos deberían beneficiar a todos los actores viales (motos, carros, bicicletas) y la seguridad vial en general, no solo a un sector específico.</p> <p>Eliminación del Concepto de "Capacidad Transportadora" (Cupos): Se propone eliminar la sección 7 del capítulo 3 del decreto 1079 de 2015, que se refiere a la capacidad transportadora. El objetivo es que no se necesiten estudios ni se genere un negocio privado en torno a estos "cupos" de taxi, ya que se considera un problema entre privados que el Estado no debería gestionar.</p> <p>Redirección de la Contribución del 1% de las Plataformas: Las plataformas de transporte están dispuestas a contribuir con el 1% de sus ingresos. Sin embargo, se propone que este porcentaje, en lugar de destinarse a compensar los "cupos" de los taxistas, se utilice para infraestructura vial o proyectos.</p> <p><b>IV. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>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</p>	<p>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:</p> <p><b>"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.</b>  <i>Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p>a) <i>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.</i></p> <p>b) <i>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</i></p> <p>c) <i>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.</i></p> <p>(...)"</p> <p>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:</p> <p><i>"No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda</i></p>

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 concorra 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.

**V. IMPACTO FISCAL**

Con relación al impacto fiscal es de señalar que en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", seguiremos el precedente fijado por la Honorable Corte Constitucional, la cual, en juicio de constitucionalidad de la ley y en particular del artículo 7 en mención, sostuvo que:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al

Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente." Sentencia C-502 de 2007.

En todo caso, dado que la iniciativa legislativa puede tener un impacto fiscal de mediano plazo, según lo contemplado en el numeral 19 del artículo 150 de la Constitución Política, como ponente elevé consulta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para obtener la viabilidad de la iniciativa; aval que puede allegarse en cualquier momento del trámite legislativo de esta iniciativa, por lo cual el proyecto seguirá en trámite hasta tanto la cartera se pronuncie.

**VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	COMENTARIO
<b>POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES</b>	<b>POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DIGITAL DE TRANSPORTE INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DE TRANSPORTE PRIVADO INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES</b>	En concordancia con el artículo 4 se propone el cambio del título, ver consideraciones
<b>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</b>	<b>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</b>	
<b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como finalidad regular la prestación de los servicios de transporte privado que utilizan plataformas de intermediación de tecnología, así como regular a las empresas que administran dichas	<b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como finalidad regular la prestación del <del>Servicio Digital de Movilidad</del> <del>intermediado por plataformas los servicios de transporte privado que utilizan plataformas de intermediación tecnológica,</del> así como regular a las	Esta modificación amplía el alcance del literal b) para incluir explícitamente la seguridad integral de todos los actores del sistema (usuarios, conductores y demás participantes), en lugar de limitarse únicamente a los usuarios. La propuesta se fundamenta en los siguientes elementos identificados durante las mesas de trabajo:

plataformas, con el propósito de:	empresas que administran dichas plataformas, con el propósito de:	<b>1. Necesidad de Protección Bidireccional</b>  Los representantes de los conductores (FUINAPP) han enfatizado la importancia de "más seguridad para los conductores de plataforma, mecanismos de defensa para los conductores de plataformas, temas de seguros, seguridad jurídica, seguridad también al momento de accidentes para los conductores de plataformas" <sup>40</sup> . Esta preocupación evidencia que la seguridad de los conductores ha sido históricamente desatendida en comparación con la de los usuarios.
a) Garantizar el derecho fundamental de locomoción de los colombianos;	a) Garantizar el derecho fundamental de locomoción de los colombianos;	
b) Asegurar los derechos y la seguridad de los usuarios;	b) Asegurar los derechos y la seguridad de los <del>usuarios</del> <b>usuarios y todos los actores del sistema;</b>	
c) Promover la mejora y calidad del servicio;	c) Promover la mejora y calidad del servicio;	
d) Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación	d) Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación	<b>2. Coordinación en Seguridad</b>  La mayoría de intervinientes en las mesas de trabajo han planteado la necesidad de que las medidas de seguridad sean coordinadas y beneficien a ambas partes (conductores y usuarios), reconociendo que los riesgos de inseguridad, incluyendo robos y ataques, afectan por igual a todos los participantes del sistema de digital de movilidad intermediado por plataforma.
e) <b>Proteger la libre competencia económica en concordancia con lo dispuesto en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1340 de 2009 y demás normas vigentes.</b>	e) Proteger la libre competencia económica, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1340 de 2009 y demás normas vigentes.	<b>3. Innovación Tecnológica para la Seguridad</b>  Las plataformas como DIDI han implementado sistemas tecnológicos como grabación de audio durante trayectos e "identificación biométrica, licencia de conducción y documentos de conductores" <sup>41</sup> . Adicionalmente, la propuesta de verificar viajes en tiempo real busca garantizar protección tanto para conductores como para usuarios, demostrando que la tecnología puede ser un aliado efectivo en la seguridad integral.
<b>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todas las personas jurídicas nacionales o	<b>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todas las personas jurídicas nacionales o extranjeras, que <b>usen</b>	La modificación del ámbito de aplicación responde a la necesidad de crear una categorización más precisa y técnicamente correcta del servicio regulado. El cambio de "servicios de

<sup>40</sup> Min 3:15:48 Mesa de trabajo FUINAPP 2/05/2025  
<sup>41</sup> Min 10:33 Mesa de trabajo Krcab - DDI, 7/05/2025

extranjeras, que administran 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.	<del>plataformas digitales administran plataformas para servicios de transporte privado para intermediar servicios Movilidad que operen en el territorio nacional, así como a los usuarios y conductores prestadores de estos servicios.</del>  <b>Los vehículos de servicio de taxi y servicio especial que operen a través de plataformas digitales se regirán por esta Ley. Cuando presten servicio de movilidad sin intermediación digital, aplicarán las normas ordinarias de su sector.</b>	transporte privado" a "servicios de transporte digital intermediado por plataformas" reconoce la naturaleza específica de estas actividades: no son simplemente transporte privado, sino un nuevo modelo de negocio basado en la intermediación tecnológica entre usuarios y prestadores del servicio. Esta nueva denominación refleja con mayor exactitud la realidad operativa de las plataformas digitales y establece un marco normativo diferenciado que atiende las particularidades de este sector emergente.  La inclusión del segundo párrafo aporta claridad fundamental sobre cuándo esta normativa aplica al transporte público tradicional (taxi y transporte especial). Al establecer que estos servicios se regirán por esta ley únicamente cuando operen a través de plataformas digitales, se evitan conflictos normativos y se garantiza seguridad jurídica tanto para operadores como para usuarios. Esta distinción es esencial porque reconoce que el taxi tradicional que no usa intermediación digital debe seguir rigiéndose por su normativa sectorial específica, mientras que cuando el mismo servicio se presta con intermediación de plataformas, requiere las regulaciones particulares que contempla esta propuesta legislativa.
<b>Artículo 3. Definiciones.</b> Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:	<b>Artículo 3. Definiciones.</b> Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:	La definición propuesta de "servicio compartido" como "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" presenta elementos híbridos que confunden las esferas colectiva e individual, razón por la cual se elimina de las definiciones servicio compartido.  El trabajo mediante plataformas digitales se ha caracterizado por la realización de tareas o servicios bajo demanda, con una flexibilidad horaria donde el trabajador actúa mayormente con un grado de
a) <b>Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):</b> Es la persona jurídica que administra, opera o representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.	a) <b>Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):</b> Es la persona jurídica que administra, opera o representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.	

<p>opera o representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.</p> <p>b) <b>Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM):</b> 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.</p> <p>c) <b>Registro Único Nacional del Servicio de Intermediado (RUNSMI):</b> Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información</p>	<p>b) <b>Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM):</b> 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 <b>SDMIP</b>.</p> <p>c) <b>Registro Único Nacional del Servicio de Intermediado (RUNSMI):</b> Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM.</p> <p>d) <b>Servicio Digital de Intermediado por plataformas (SDMIP):</b> 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 predefinidos, donde el recorrido es</p>	<p>autonomía total, puede ser en una plataforma o en múltiples plataformas de forma sincrónica, sin una relación laboral tradicional con la plataforma.</p> <p>En las plataformas de economía colaborativa, la oferta del servicio es independiente de la plataforma, la cual no presta el servicio directamente, sino que a través de la tecnología genera el vínculo entre las partes.</p> <p>Durante las mesas técnicas, Alianza IN realizó una observación clave sobre el funcionamiento operativo del sistema de registro que evidenció la necesidad de adaptar la definición de propietario: Esta intervención reveló dos aspectos fundamentales:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se corrigió de "propietarios" a "vehículos", evidenciando que <b>el objeto real del registro son los vehículos</b>.</li> <li>2. La información del propietario viene "Incluida" con el registro del vehículo, no como un registro independiente del propietario como persona.</li> </ol> <p>Esta adaptación no constituye un cambio de fondo sino una <b>corrección técnica</b> que alinea la definición legal con la <b>realidad operativa identificada</b> por Alianza IN en las mesas técnicas.</p> <p>La modificación reconoce que el sistema RUNSMI está diseñado para registrar vehículos (con información del propietario incluida), no para mantener registros independientes de propietarios como sujetos separados del activo que utilizan para prestar el servicio.</p>	<p>d) <b>Servicio de Movilidad Intermediado (SMI):</b> 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 predefinidos, donde el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes.</p> <p>e) <b>Servicio Compartido:</b> 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.</p> <p>f) <b>Conductor:</b> Persona natural o jurídica registrada en el EAPIM, propietaria de</p>	<p>establecido libremente por las partes contratantes.</p> <p>e) <b>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</b></p> <p>e) <b>Conductor:</b> Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM en el RUNSMI, cuya actividad es la prestación personal <b>e independiente</b> del <b>SDMIP</b>.</p> <p>f) <b>Propietario:</b> Persona natural o jurídica registrada en el RUNSMI por la EAPIM, propietaria de un <b>vehículo utilizado para la prestación del SMI que tiene registrado su vehículo en el RUNSMI por una EAPIM, para la prestación del SDMIP</b>.</p> <p>g) <b>Usuario:</b> Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del <b>SDMIP</b> a través de una PIM.</p> <p>h) <b>Vehículo:</b> Automotor registrado en el RUNSMI por la EAPIM, utilizado para la prestación del SDMIP, que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás normativa aplicable.</p>	
<p>un vehículo utilizado para la prestación del SMI.</p> <p>h) <b>Usuario:</b> Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SMI a través de una PIM.</p> <p>i) <b>Vehículo:</b> 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.</p>			<p>derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.</p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los servicios de transporte privado usando plataformas de intermediación tecnológica estarán sujetos a la ley que reglamente su servicio.</p>	<p>conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.</p> <p><b>2. Servicio privado de transporte.</b> 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. <b>En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. 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, el cual podrá prestarse mediante equipos propios o a través de vehículos intermediación de plataformas digitales que conecten las partes y permitan el pago de una contraprestación económica.</b></p> <p><b>3. Servicio digital de movilidad intermediado por plataformas.</b> Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, mediante la intermediación de plataformas digitales que conecten las partes y permitan el pago de una contraprestación económica. <b>Este servicio podrá prestarse a través de vehículos particulares, taxis o de servicio especial, siempre que opere bajo</b></p>	<p>particularmente aquellas "basadas primordialmente en la expedición de normas -regulación-, que, según el momento en que se expidieron, pueden ser inadecuadas para manifestaciones propias de la economía colaborativa"</p> <p>De otra parte, es <b>fundamental</b> destacar que la Corte Constitucional en la sentencia C-370 de 2023 <b>eleva el debate</b> al nivel del bloque de constitucionalidad colombiano, invocando expresamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 (artículo 27)</li> <li>• La Carta de Organización de los Estados Americanos (OEA) (artículo 38)</li> <li>• Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de 1996 (artículo 15, numeral 1.º, literal b)</li> </ul> <p>El término "servicio digital de transporte" captura mejor la <b>esencia de esta nueva modalidad</b>, que no se define por la propiedad del vehículo sino por la <b>intermediación tecnológica</b> que caracteriza el servicio.</p> <p>Respecto de los cambios sobre el tipo de vehículos</p> <p>Las plataformas digitales han creado un <b>ecosistema de movilidad completamente nuevo</b> donde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La conexión entre oferta y demanda se realiza mediante algoritmos</li> <li>• El pago se procesa digitalmente</li> <li>• La trazabilidad del servicio es total</li> </ul>
<p><b>Artículo 4.</b> Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:</p> <p>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</p>	<p><b>Artículo 4.</b> Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:</p> <p><b>Los servicios de transporte tendrán esta clasificación:</b></p> <p><b>1. Servicio público de transporte.</b> 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,</p>	<p>Los cambios propuestos responden al reconocimiento de una nueva realidad del transporte que ha emergido con el desarrollo de las plataformas digitales, requiriendo una categorización jurídica que refleje su naturaleza innovadora y diferenciada.</p> <p>Sobre el asunto es determinante destacar la postura categórica de la Corte Constitucional Colombiana que mediante la sentencia C-370 de 2023 estableció las profundas dificultades jurídicas que genera la persistencia de marcos normativos desactualizados frente a la economía colaborativa. La Corte advirtió expresamente sobre la inadecuación estructural de las herramientas del derecho tradicional,</p>			

<p><u>Intermediación de plataformas tecnológicas.</u></p> <p><del>Parágrafo. Los servicios de transporte privado usando plataformas de intermediación tecnológica estarán sujetos a la ley que reglamente su servicio.</del></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La experiencia del usuario es fundamentalmente diferente al transporte tradicional</li> </ul> <p>El concepto "digital" reconoce que estamos ante una <b>categoría de servicio sui generis</b> que trasciende las clasificaciones tradicionales de público/privado, centrándose en la <b>revolución tecnológica</b> que define su operación.</p> <p>La inclusión explícita de la condición de intermediación digital proporciona certeza jurídica a todos los actores del ecosistema. Los operadores tradicionales de taxis y servicio especial saben exactamente cuándo están sujetos a las obligaciones del servicio digital y cuándo no. Las plataformas conocen con precisión qué servicios pueden intermediar bajo este régimen. Las autoridades tienen criterios objetivos para la supervisión y control.</p> <p><b>La responsabilidad del legislador es regular la realidad tal como existe, por lo que es deber reconocer y responder a través de la propuesta legislativa el universo existente. Si las plataformas digitales ya conectan usuarios con taxis, servicio especial y vehículos particulares, la norma debe abarcar esta realidad integral para ser efectiva y legítima. Crear una regulación parcial que reconozca solo algunos servicios digitalmente intermediados mientras mantiene otros en la informalidad o el vacío legal sería contraproducente y perpetuaría precisamente la inseguridad jurídica que el proyecto busca resolver.</b></p> <p>Durante las mesas de trabajo los diferentes actores que intervinieron manifestaron la necesidad de reconocimiento de su actividad de la siguiente forma: Los conductores de plataforma (FUINAPP y</p>	
<p>Plataformas de intermediación para la Movilidad (EAPIM)</p> <p>b) Las Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM)</p> <p>c) Los conductores <u>que hayan prestado diez (10) o más servicios a través de la PIM respectiva durante el último año</u> a través de uno (1) o más vehículos.</p> <p><del>d) Los propietarios de vehículos</del></p> <p>e) Los vehículos utilizados para la prestación del servicio</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p> <p>El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> El RUNSMI podrá ser consultado libremente por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, respetando las normas de protección de datos personales.</p> <p><b>Parágrafo 5.</b> El RUNSMI será interoperable con</p>	<p>Restringir el acceso únicamente a "autoridades públicas competentes en ejercicio de sus funciones" refleja el principio de proporcionalidad que exige que las limitaciones a derechos fundamentales sean estrictamente necesarias y adecuadas al fin perseguido. El RUNSMI contiene información personal sensible de miles de conductores que no debe estar expuesta al escrutinio público sin justificación específica.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> La EAPIM será responsable de efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro de la PIM, los conductores y <u>los vehículos propietarios</u> que operan a través de su plataforma. La información del registro deberá actualizarse semestralmente. Los conductores que así lo quieran también podrán cargar su información al RUNSMI.</p> <p>El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> La inscripción en el RUNSMI de un conductor y/o <u>propietario de vehículo</u> por parte de una EAPIM no implica exclusividad en la prestación del servicio a través de una única PIM.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> El RUNSMI podrá ser consultado <u>libremente por cualquier persona natural o jurídica y entidades gubernamentales por autoridades públicas competentes en ejercicio de sus funciones, respetando las</u></p>	
<p><b>CAPÍTULO II</b> <b>REGISTRO Y REQUISITOS</b></p> <p><b>Artículo 5.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El RUNSMI deberá contener la información de:</p> <p>a) Las Empresas Administradoras de Plataformas de</p>	<p><b>CAPÍTULO II</b> <b>REGISTRO Y REQUISITOS</b></p> <p><b>Artículo 5.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El RUNSMI deberá contener la información de:</p> <p>a) Las Empresas Administradoras de Plataformas de</p>	<p>Conduapp) solicitaron el reconocimiento explícito de vehículos particulares, argumentando que ya prestan este servicio y requieren formalización con criterios técnicos adaptados a su realidad operativa. Los representados por Alianza in buscaron el reconocimiento de su rol específico como intermediarios tecnológicos con capacidad para afiliar diferentes tipos de vehículos, diferenciándose claramente de las empresas de transporte tradicionales. El gremio de Servicio Especial (SETRA) demandó reconocimiento explícito para que sus vehículos de placa blanca puedan operar a través de plataformas sin las trabas regulatorias actuales como el FUEC, considerando que ya dependen significativamente de esta modalidad. Los gremios de Taxis exigieron reconocimiento como los únicos prestadores legítimos del servicio público a través de plataformas, pero bajo el marco de empresas legalmente constituidas y con las mismas garantías regulatorias.</p> <p>Se acogen las recomendaciones de Alianza in, ver comentario art 3.f. respecto de la eliminación del registro de conductor.</p> <p>Respecto del parágrafo 4. La eliminación del acceso libre al RUNSMI constituye una decisión constitucionalmente fundada que prioriza la protección del derecho fundamental al habeas data y la intimidad personal de conductores y propietarios. El artículo 15 de la Constitución establece que "todas las personas tienen derecho a su intimidad personal", y la Corte Constitucional ha sido categórica en establecer que los datos personales requieren protección especial frente a usos no autorizados.</p>
<p>el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.</p> <p><b>Parágrafo 6.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley.</p>	<p><u>normas de protección de datos personales.</u></p> <p><b>Parágrafo 5.</b> El RUNSMI será interoperable con el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.</p> <p><b>Parágrafo 6.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 7.</b> La implementación del RUNSMI deberá completarse en un plazo no mayor a doce (12) meses desde la promulgación de la presente ley, <u>prorrogable por seis (6) meses adicionales.</u></p> <p><b>ARTÍCULO NUEVO</b> <b>ARTÍCULO 6.</b> Adiciónese un numeral al artículo 8 de la ley 769 de 2002, la cual quedará así:</p> <p>El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.</p> <p>El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:</p> <p>(...)</p>	<p>La adición del numeral 11 al artículo 8 de la Ley 769 de 2002 constituye la formalización normativa de una decisión técnica adoptada desde el diseño original del proyecto, donde el RUNSMI fue concebido como un componente especializado del RUNT y no como un sistema independiente. Esta integración responde al principio de integración normativa la cual reconoce que la información de vehículos y conductores que prestan servicios de intermediación digital es intrínsecamente relacionada con la información vehicular y de licencias que ya administra el RUNT, haciendo técnicamente inadecuada la creación de sistemas paralelos que fragmenten información interconectada. El RUNSMI requiere verificación cruzada constante con datos del RUNT (vigencia de licencias, estado del vehículo, antecedentes, seguros), y esta interoperabilidad es más eficiente y segura cuando ambos registros operan como módulos integrados de un mismo sistema que cuando funcionan como plataformas separadas que deben intercambiar información mediante</p>

<p><b>Artículo 6. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM).</b> Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación:</p> <p>1. Información de la empresa:</p> <p>a) Razón social</p> <p>b) Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia</p> <p>c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto</p> <p>d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma.</p> <p>2. Requisitos operativos:</p> <p>a) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos</p> <p>b) Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley</p>	<p><b>11. Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI)</b></p> <p><b>ARTÍCULO 7.4.</b> 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:</p> <p>1. Información de la empresa:</p> <p>a) Razón social</p> <p>b) Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia</p> <p>c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto</p> <p>d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma.</p> <p>2. Requisitos operativos:</p> <p>a) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos</p> <p>b) Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley</p> <p>c) <u>Ofrecer al menos un centro de atención virtual dentro de la PIM, con acceso a asistencia en tiempo real para conductores y usuarios.</u></p> <p>d) <u>En ciudades con más de 1.3 millones de habitantes, según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), y donde la PIM opere, la EAPIM deberá</u></p>	<p>interfaces externos susceptibles de fallas, inconsistencias y vulnerabilidades de seguridad.</p> <p>Esta propuesta se acoge de las mesas de trabajo, proponiendo que los centros de atención están destinados a que los conductores gestionen inquietudes, presenten reclamaciones y reciban soporte.</p> <p>Además de los centros físicos, se exige que las empresas ofrezcan un centro de atención virtual dentro de la plataforma con asistencia en tiempo real para conductores y usuarios.</p> <p>Estos centros y canales buscan responder al llamado de los conductores para tener asistencia directa en ciudades pobladas.</p> <p>Durante las mesas de trabajo con conductores de plataformas tanto de vehículos privados como transporte especial se habló de la necesidad de garantizar el debido proceso para los conductores:</p> <p>Una de las principales preocupaciones expresadas por los conductores es la falta de mecanismos claros para el debido proceso, especialmente en casos de bloqueo de cuentas. Se menciona que actualmente, cuando una cuenta es bloqueada, la plataforma a menudo solo responde con "términos y condiciones" sin una explicación clara<sup>42</sup>.</p> <p>El proyecto de ley busca garantizar el debido proceso para los conductores. En este sentido, se propone que se habiliten canales de comunicación para revisar los términos y condiciones de las empresas con los conductores.</p> <p>La necesidad de estos mecanismos se fundamenta en que los conductores a menudo se sienten "silenciados," "censurados" y "desprotegidos," sin</p>	<p>3. Requisitos para la vinculación de conductores y vehículos:</p> <p>La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma:</p> <p>a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto</p> <p>b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo</p> <p>c) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año y color</p> <p>e) Tarjeta de propiedad del vehículo</p> <p>f) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente</p> <p>g) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo</p> <p>4. Obligaciones continuas:</p> <p>a) Actualizar la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses</p> <p>b) Implementar un sistema de calificación</p>	<p><u>disponer de al menos un centro de atención presencial para que los conductores y usuarios gestionen inquietudes, presenten reclamaciones y reciban soporte.</u></p> <p>3. Requisitos para el registro, la vinculación de conductores y vehículos:</p> <p>La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma:</p> <p>a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto</p> <p>b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo</p> <p>c) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año, color y si el mismo es o no de propiedad del conductor correspondiente</p> <p>e) Tarjeta de propiedad del vehículo.</p> <p>f) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente</p> <p>g) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo</p> <p>4) Obligaciones continuas:</p> <p>a) Actualizar la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses</p>	<p>mecanismos de defensa adecuados frente a robos, daños o bloqueos de cuenta.</p> <p>El umbral de 1.3 millones garantiza representación equilibrada de las principales regiones colombianas: Región Central (Bogotá), Región Andina (Medellín), Región Pacífica (Cali) y Región Caribe (Barranquilla).</p>
<p>del servicio por parte de los usuarios</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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 la habilitación de la operación.</p>	<p>b) Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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 la habilitación de la operación.</p>		<p>seguridad a usuarios y conductores. Este canal permitirá agilizar el reporte y atención de incidentes y reforzar la seguridad en zonas de alto riesgo de los distritos y municipios.</p> <p>b) <u>Identificación de conductores y usuarios: Se implementará un sistema de información para usuarios y conductores en las PIM, garantizando la seguridad y confianza del servicio. Este sistema deberá respetar en todo momento la normatividad vigente en materia de protección de datos personales. Adicionalmente, los PIM deben aplicar requisitos mínimos para la aceptación de conductores, incluyendo validación de identidad y verificación de documentación, con el fin de reducir riesgos de seguridad en las interacciones.</u></p> <p>c) <u>Identificación de seguridad de usuarios y conductores: Los usuarios y conductores que se registren y conecten a las PIM para prestar y tomar Servicios de Movilidad Intermediados por Plataformas deberán estar debidamente identificados dentro de la aplicación, con mínimos de información visible para usuarios y conductores, incluyendo sus nombres, el color y la marca del vehículo utilizado y la certificación por parte de la PIM de que su identidad fue verificada oportunamente.</u></p> <p>Los EAPIM deben implementar en las PIM mecanismos de verificación de identidad personal, permitiendo la localización e identificación de los usuarios y conductores durante su</p>	<p>registrarse fácilmente y cometer robos sin dejar rastro debido a la falta de identificación rigurosa del usuario". Este consenso crítico sobre inseguridad bilateral y deficiencias en verificación de identidad demostró que la regulación debe abordar prioritariamente estos vacíos para garantizar viabilidad y aceptación social del ecosistema de movilidad digital.</p> <p>Los tres literales del artículo responden técnicamente a demandas específicas consensuadas en las mesas de trabajo: el literal a) sobre "comunicación con autoridades en tiempo real" atiende la solicitud expresa de conductores y taxistas de que "las plataformas suministren información y pruebas en caso de siniestro o delito sin necesidad de orden judicial para agilizar el proceso" y que "las plataformas suministren información en tiempo real a las autoridades". El literal b) sobre "identificación de conductores y usuarios" materializa la propuesta específica de conductores para "un registro obligatorio para los usuarios" y "validación de identidad y verificación de documentación" para reducir riesgos. El literal c) sobre "identificación de seguridad visible" responde a la demanda de "información visible mínima" que permita "localización e identificación" durante interacciones, garantizando que tanto conductores como usuarios puedan verificar mutuamente identidad del servicio. Esta arquitectura normativa no es prescriptiva sino habilitante; establece estándares mínimos obligatorios que las EAPIM deben cumplir pero permite flexibilidad tecnológica para implementar soluciones innovadoras que superen los "estándares muy básicos" actuales y generen confianza necesaria para la sostenibilidad del sector.</p>	
<p><b>CAPITULO III SEGURIDAD Y VERIFICACIÓN</b></p>	<p><b>CAPITULO III SEGURIDAD Y VERIFICACIÓN</b></p>				
	<p><b>Artículo 8. Seguridad para conductores y usuarios en las PIM.</b> Las EAPIM, a través de las PIM, deberán implementar estrategias tecnológicas avanzadas para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, cumpliendo los siguientes requisitos mínimos:</p> <p>a) <u>Comunicación con autoridades en tiempo real: Se establecerá un canal de comunicación directo exclusivo entre las EAPIM y las autoridades competentes, incluyendo la Fiscalía General de la Nación, la Policía Nacional y/o las autoridades distritales y municipales competentes, entre otros, con el fin de optimizar el intercambio de información sobre incidentes de seguridad y la difusión en tiempo real de alertas de</u></p>	<p>El artículo de seguridad constituye una respuesta técnica directa a la preocupación transversal más crítica identificada en las mesas de trabajo, donde todos los actores—conductores, taxistas, servicio especial y usuarios—coincidieron en señalar la insuficiencia de los mecanismos actuales de verificación de identidad y la urgente necesidad de protección bidireccional en los servicios de intermediación digital. Los conductores de FUNICAPP/Conduapp expresaron específicamente que "las aplicaciones tienen estándares muy básicos de identificación de usuarios (solo piden cuenta de Facebook/Gmail y número de teléfono)", lo que "permite identidades falsas y aumenta el riesgo de robos de vehículos y fraudes a conductores", mientras que reportaron casos de "conductoras atacadas por usuarios" que evidencian la vulnerabilidad bilateral del sistema actual. Los taxistas coincidieron en que "se sienten inseguros frente a usuarios delincuentes, quienes pueden</p>			

<sup>42</sup> Min 11:33 mesa de trabajo FUNICAPP 2/05/2025  
43 Min 25:05 mesa de trabajo Conduapp 30/05/2025

	<p>interacción con la plataforma, con especial énfasis en el momento de su incorporación por primera vez a una PIM.</p>			<p>de datos personales y prohibiendo el uso de información para fines diferentes al control y vigilancia del servicio de transporte.</p>	
	<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 9. Identificación de viaje intermediado.</b> Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán implementar herramientas digitales que permitan, a solicitud de la autoridad competente, acreditar en tiempo real que un conductor está prestando un servicio digital de movilidad intermediado conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>Dichas herramientas deberán garantizar, como mínimo, la disponibilidad de información suficiente para identificar al Conductor, al vehículo asociado y al estado del servicio intermediado durante la ejecución de un viaje o desplazamiento o durante el desplazamiento hacia el punto de origen del viaje, una vez aceptado el servicio.</p> <p>El cumplimiento de esta disposición será condición indispensable para la operación de los servicios de intermediación de movilidad regulados bajo la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Protección de datos personales. El sistema garantizará que las autoridades solo accedan a información estrictamente necesaria para verificar la legalidad del servicio, respetando la normatividad de protección</p>	<p>Este artículo responde a una problemática crítica identificada en las mesas de trabajo donde conductores y taxistas denunciaron sistemáticamente la "persecución y multas abusivas por parte de los agentes de tránsito" que no pueden distinguir entre servicios legales de intermediación digital y transporte ilegal, generando sanciones indebidas a conductores que operan legítimamente bajo el marco de las plataformas autorizadas. Los representantes de conductores propusieron específicamente que las plataformas o la ley establezcan un mecanismo de verificación en tiempo real (como el de Brasil) para que los conductores puedan probar que están en un viaje mediado por plataforma y evitar multas indebidas", evidenciando que la ausencia de herramientas de verificación genera inseguridad jurídica tanto para conductores legítimos como para autoridades de control que no cuentan con medios técnicos para diferenciar entre actividad regulada y transporte ilegal.</p>		<p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Transporte coordinará con las autoridades competentes el acceso y capacitación en el uso de estos sistemas.</p>	
				<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 10. Excepción del Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC) para servicios digitales de movilidad intermediados prestados en vehículos de transporte especial.</b></p> <p>Los vehículos de servicio especial que presten el servicio digital de transporte intermediado por plataformas estarán exentos de la obligación de portar y exhibir el Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC) durante la prestación del servicio, siempre que cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>a) El servicio sea verificable a través de las herramientas de identificación establecidas en el artículo 9 de esta ley</p> <p>b) El vehículo se encuentre debidamente registrado en el RUNSMI como prestador de servicio especial intermediado</p> <p>c) El vehículo mantenga vigentes todos los demás requisitos establecidos para la modalidad de servicio especial</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Esta excepción aplica únicamente durante</p>	<p>Durante las mesas de trabajo con servicios especial se manifestó que:</p> <p>El FUEC se define como una "planilla" o el "certificado de que existe ese contrato" para la prestación de servicios de transporte.</p> <p>Una de las mayores preocupaciones es que la norma exige que el FUEC sea impreso. Esto se considera obsoleto y burocrático, llevando a la expedición de comparendos si no se porta físicamente.</p> <p>Se mencionó que la exigencia de un FUEC por cada servicio prestado es una carga considerable y "no debería existir" para los vehículos pequeños.</p> <p>Las empresas de servicios especiales lo han utilizado para recaudar dinero mensualmente por la expedición de este documento físico.</p> <p>En caso de accidentes, las empresas a veces "se esconden" detrás del FUEC para evadir responsabilidades, impidiendo la activación de seguros.</p> <p>Se propuso que la solución más directa y la mejor opción sería que no se exija el FUEC a los vehículos que prestan servicio a través de plataformas.</p> <p>La modernización incluye la idea de que el Ministerio de Transporte debería haber reglamentado un sistema de información en línea y en tiempo real que permitiera el control y evitara la necesidad de cargar papel.</p>
	<p>los periodos de prestación de servicios intermediados digitalmente. Fuera de estos periodos, los vehículos de servicio especial deberán cumplir con todas las obligaciones de su modalidad, incluyendo el FUEC cuando corresponda.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Las autoridades de tránsito verificarán la legalidad del servicio mediante las herramientas digitales proporcionadas por las EAPIM, sin requerir la exhibición física del FUEC durante servicios intermediados verificables.</p>			<p><b>Parágrafo transitorio.</b> La dispuesto en este artículo entrará a regir un año después de la promulgación de la presente ley. En los distritos y municipios con menos de dos (2) millones de habitantes entrará a regir dos (2) años después de la promulgación de la ley.</p>	
	<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 11. Restricción de antigüedad para vehículos en servicios intermediados por plataformas.</b></p> <p>Los vehículos que presten servicios de transporte intermediados por plataformas de movilidad no podrán tener una antigüedad superior a veinte (20) años, contados a partir del año de fabricación establecido en el certificado de matrícula.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Ámbito de aplicación. Esta restricción aplica para todos los vehículos que presten servicios a través de plataformas de intermediación, independientemente de su modalidad de servicio (particulares, taxi, servicio especial), cuando operen bajo el régimen de intermediación digital establecido en esta ley.</p>	<p>La restricción de antigüedad de veinte años para vehículos que presten servicios intermediados por plataformas establece un principio de equidad regulatoria y garantiza estándares mínimos de seguridad y calidad en el servicio de transporte público. Actualmente, tanto los taxis como los vehículos de servicio especial están sujetos a esta misma limitación temporal, por lo que extender este requisito a los vehículos que operan a través de plataformas digitales elimina disparidades competitivas injustificadas y asegura que todos los prestadores de transporte remunerado operen bajo condiciones técnicas equivalentes. Esta equiparación normativa es fundamental para mantener la coherencia del sistema regulatorio, evitando que la intermediación digital se convierta en una vía para eludir estándares de seguridad vehicular que son obligatorios para otras modalidades de transporte.</p>		<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 12. Pedagogía para los conductores de SDMP.</b> Los conductores que presten servicios de movilidad a través de Plataformas de Intermediación deberán recibir un programa pedagógico anual.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El programa pedagógico incluirá contenidos mínimos sobre normatividad de transporte, seguridad vial, uso de plataformas, atención al usuario y protocolos de seguridad.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> La capacitación podrá realizarse de manera presencial, virtual o mixta, según lo determine cada EAPIM.</p>	<p><b>Concejal de Bogotá (Edison Julián Forero Castiblanco):</b></p> <p>Propuso que las plataformas de intermediación de movilidad (EAPIM) asuman los costos de la capacitación de los conductores como parte de su responsabilidad empresarial.</p> <p>Especificó que esta capacitación debería incluir temas como "usuario, prevención de siniestros y primeros auxilios".</p> <p><b>Representantes de Conductores / Conduapp:</b></p> <p>Se expresó el deseo de incluir en el proyecto de ley artículos sobre capacitaciones para los conductores en temas de seguridad, señalando que este aspecto no había sido suficientemente contemplado hasta el momento.</p> <p>Se mencionó que los taxistas reciben capacitación, mientras que en el caso de las plataformas las quejas son menores debido a la existencia de un sistema de puntuación para los conductores.</p> <p>Dentro de las obligaciones de las plataformas, se mencionó la importancia de la capacitación y la "producción" como requisitos.</p>
			<p><b>Artículo 7. Pólizas de seguro.</b> Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM)</p>	<p><b>SE ELIMINA EL ARTÍCULO</b></p> <p><del>Artículo 7. Pólizas de seguro. Las Empresas Administradoras de Plataformas de</del></p>	<p>La eliminación del artículo es técnicamente indispensable para evitar duplicidad normativa y conflictos interpretativos. Si estas disposiciones específicas se desarrollan en el artículo 8, mantener la referencia en el artículo</p>

<p>deberán tomar pólizas de seguro con una compañía autorizada para operar en Colombia, de responsabilidad civil contractual y extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora y de intermediación, así como los servicios de transporte privado de objeto de intermediación.</p> <p>Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas.</p>	<p><del>Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán tomar pólizas de seguro con una compañía autorizada para operar en Colombia, de responsabilidad civil contractual y extracontractual que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora y de intermediación, así como los servicios de transporte privado de objeto de intermediación.</del></p> <p><del>Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas.</del></p>	<p>7 crearía superposición regulatoria que generaría inseguridad jurídica tanto para operadores como para autoridades de control. La coherencia sistemática de la norma exige que cada aspecto de la regulación tenga una ubicación específica, y esta eliminación optimiza la técnica legislativa sin reducir la protección, garantizando que no existan contradicciones entre artículos que puedan derivar en vacíos interpretativos o aplicación contradictoria de las obligaciones de aseguramiento.</p>	<p>amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:</p> <p>1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte;</p> <p>b) Incapacidad permanente;</p> <p>c) Incapacidad temporal;</p> <p>d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</p>	<p><del>a la actividad transportadora, así:</del></p> <p>1. Póliza de responsabilidad civil contractual <u>por el vínculo entre el conductor y el pasajero conectados a través de la plataforma durante el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio y la terminación del mismo</u>, que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte;</p> <p>b) Incapacidad permanente;</p> <p>c) Incapacidad temporal;</p> <p>d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</p>	<p>través de plataforma prestan servicios cualitativamente diferentes que requieren marcos regulatorios específicos. El régimen de seguros para servicios digitalmente mediados debe responder a las características específicas de esta modalidad: intermediación tecnológica, trazabilidad digital, procesamiento de pagos electrónicos y gestión algorítmica de riesgos.</p> <p>La eliminación de la prohibición absoluta de seguros fraccionados corresponde directamente a las realidades operativas de la movilidad a través de plataformas digitales, donde la unidad de aseguramiento es el servicio como lo establecieron las EAPIM durante las mesas de trabajo. Las plataformas operan mediante servicios individuales con cobertura que inicia al momento de la conexión digital y termina al finalizar el viaje, no mediante operación vehicular continua como el transporte público tradicional. Prohibir esta modalidad sería contradecir la naturaleza tecnológica de estos servicios y forzar modelos de aseguramiento incompatibles con la arquitectura digital de las plataformas. La flexibilidad para seguros fraccionados es especialmente crucial para vehículos con actividad esporádica que no justifican seguros anuales completos pero requieren formalización y protección durante su operación ocasional. Esta eliminación no reduce la protección sino que amplía las opciones de formalización manteniendo los mismos estándares de cobertura (60 SMMLV) establecidos para seguros anuales. La nueva redacción permite que conductores ocasionales accedan al sistema formal sin barreras económicas desproporcionadas, expandiendo la cobertura del ecosistema de movilidad digital mientras preserva las</p>
<p>Artículo 8. Modificar el artículo 18 del Decreto Ley 172 de 2001, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 18. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las</p>	<p><del>Artículo 13 8. Modificar el artículo 18 del Decreto Ley 172 de 2001, el cual quedará así:</del></p> <p><del>Artículo 18. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y Requisitos mínimos de los seguros para las EAPIM. Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los siguientes riesgos inherentes</del></p>	<p>La eliminación de las disposiciones sobre seguros en taxis obedece a la necesidad técnica de crear un marco normativo especializado y exclusivo para los servicios mediados por plataformas digitales. Este proyecto versa específicamente sobre los requisitos operativos y reglamentación de las plataformas de trabajo intermediado, no sobre la regulación general del transporte público tradicional. Mantener referencias al Decreto Ley 172 de 2001 generaría confusión normativa al mezclar dos regímenes regulatorios diferentes: el transporte público convencional y el servicio digital de transporte. La nueva redacción establece un marco normativo autónomo que abarca todo el universo expresado en el artículo 4 (vehículos particulares, servicio especial y taxis), pero únicamente cuando operan a través de intermediación digital. Esta especialización normativa es técnicamente correcta porque reconoce que un taxi operando tradicionalmente y un taxi operando a</p>	<p>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 smmlv, por persona. En esta póliza no podrá pactarse deducible alguno.</p> <p>2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o lesiones a una persona;</p> <p>b) Daños a bienes de terceros;</p> <p>c) Muerte o lesiones a dos o más personas.</p> <p>El monto asegurable por los riesgos previstos en los literales a) y b) de este numeral no podrá</p>	<p>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 smmlv, por persona. En esta póliza no podrá pactarse deducible alguno.</p> <p>2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual <u>para el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio por parte del conductor conectado a la plataforma y la terminación del mismo, la cual</u> que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o lesiones a una persona;</p> <p>b) Daños a bienes de terceros;</p> <p>c) Muerte o lesiones a dos o más personas.</p>	<p>termina al finalizar el viaje, no mediante operación vehicular continua como el transporte público tradicional. Prohibir esta modalidad sería contradecir la naturaleza tecnológica de estos servicios y forzar modelos de aseguramiento incompatibles con la arquitectura digital de las plataformas. La flexibilidad para seguros fraccionados es especialmente crucial para vehículos con actividad esporádica que no justifican seguros anuales completos pero requieren formalización y protección durante su operación ocasional. Esta eliminación no reduce la protección sino que amplía las opciones de formalización manteniendo los mismos estándares de cobertura (60 SMMLV) establecidos para seguros anuales. La nueva redacción permite que conductores ocasionales accedan al sistema formal sin barreras económicas desproporcionadas, expandiendo la cobertura del ecosistema de movilidad digital mientras preserva las</p>
<p>ser inferior a 100 smmlv, por evento. El monto asegurable por el riesgo previsto en el literal c) no podrá ser inferior a 200 smmlv, por evento. En esta póliza podrá pactarse deducible por máximo el diez por ciento (10%) con un mínimo de 1 smmlv.</p> <p>3. Póliza de accidentes personales a favor de los conductores, que deberá cubrir por lo menos los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o incapacidad total y permanente, ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa.</p> <p>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente, causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa como consecuencia de hurto o tentativa de hurto, ocurridos durante la prestación del servicio.</p> <p>El monto asegurable por este riesgo no podrá ser inferior a 50 smmlv y no podrá pactarse deducible.</p> <p>Las pólizas previstas en este artículo deben ser colectivas con certificado de aseguramiento individual y tener vigencia anual. Se</p>	<p>El monto asegurable por los riesgos previstos en los literales a) y b) de este numeral no podrá ser inferior a <del>100</del> smmlv, por evento. <u>El monto asegurable por el riesgo previsto en el literal c) no podrá ser inferior a 200 smmlv por evento.</u> En esta póliza podrá pactarse deducible por máximo el diez por ciento (10%) con un mínimo de 1 smmlv.</p> <p>3. Póliza de accidentes personales a favor de los conductores <u>para el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio por parte del conductor conectado a la plataforma y la terminación del mismo, la cual</u> que deberá cubrir por lo menos los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o incapacidad total y permanente, ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa.</p> <p>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente, causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa como consecuencia de hurto o tentativa de hurto, ocurridos durante la prestación del servicio.</p> <p>El monto asegurable por este riesgo no podrá ser inferior a 50 smmlv y no podrá pactarse deducible.</p> <p><u>La responsabilidad del seguro recaerá sobre la EAPIM de la plataforma en uso al momento del incidente, evitando así superposición de</u></p>	<p>garantías para usuarios, conductores y terceros en cada servicio prestado.</p>	<p>prohíbe contratar el seguro fraccionado por recorridos o servicios. Igualmente, las pólizas deben incluir expresamente la obligación de las aseguradoras emisoras de cumplir las normas relativas a seguridad vial, en especial, las previstas en la Ley 2251 de 2022.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), a través del RUNSMI, se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Las empresas que no cumplan su obligación de que los vehículos cuenten con los seguros obligatorios exigidos por la ley, responderán solidaria e ilimitadamente por cualquier daño que los vehículos afiliados o intermedien, respectivamente.</p>	<p><del>responsabilidades entre más de una EAPIM.</del></p> <p><del>Las pólizas previstas en este artículo deben ser colectivas con certificado de aseguramiento individual y tener vigencia anual. Se prohíbe contratar el seguro fraccionado por recorridos o servicios. Igualmente, las pólizas deben incluir expresamente la obligación de las aseguradoras emisoras de cumplir las normas relativas a seguridad vial, en especial, las previstas en la Ley 2251 de 2022.</del></p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), a través del RUNSMI, se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Las empresas que no cumplan su obligación de que los vehículos cuenten con los seguros obligatorios exigidos por la ley, responderán solidaria e ilimitadamente por cualquier daño que los vehículos afiliados o intermedien, respectivamente.</p> <p><u>Parágrafo. Estas pólizas serán independientes y complementarias al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.</u></p>	<p>Los representantes del Servicio Especial han expresado que no debería existir la capacidad transportadora para ningún</p>
<p>CAPÍTULO III REGULACIÓN DEL SERVICIO</p>	<p>CAPÍTULO III REGULACIÓN DEL SERVICIO</p>	<p>Artículo 2. Eliminación de restricción al incremento de taxis. Deróguese la sección 7 del capítulo 3 del Decreto 1079 de</p>	<p>CAPÍTULO III REGULACIÓN DEL SERVICIO</p> <p>Artículo 14. 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</p>	<p>Los representantes del Servicio Especial han expresado que no debería existir la capacidad transportadora para ningún</p>	

<p>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 de transportadoras para vehículos tipo taxi en los distritos y municipios del país.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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.</p>	<p>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.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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 o <u>servicio especial</u>, como tampoco números máximos a los vehículos y/o conductores que presten <u>SDMIP, servicios de transporte privado a través de plataformas de intermediación para la movilidad.</u></p>	<p>tipo de servicio, incluyendo taxis, transporte especial y plataformas<sup>44</sup></p> <p>Esta inclusión garantiza equidad regulatoria al establecer que todos los tipos de vehículos autorizados para operar a través de plataformas (taxis, servicio especial y particulares) tengan el mismo tratamiento respecto a limitaciones de capacidad.</p> <p>El servicio especial debe incluirse porque ya opera a través de plataformas y constituye una modalidad consolidada del transporte público que busca formalización digital sin restricciones artificiales de cupos. Excluirlo sería discriminatorio y contradiría el principio de libre competencia que debe regir el ecosistema de movilidad digital.</p> <p>Durante las mesas de trabajo, los representantes de servicio especial expresaron:</p> <p>A diferencia de los taxistas, los cupos para el Servicio Especial <b>son permisos otorgados por el Ministerio de Transporte de forma gratuita, basados en la presentación de contratos que demuestran la necesidad de vehículos adicionales</b> (por ejemplo, un contrato con el Congreso de la República que requiera 200 vehículos). Estos permisos no tienen un costo monetario al ser emitidos por el Ministerio y la capacidad está "abierta", permitiendo la adición de vehículos siempre que se cumplan los requisitos y se justifique la necesidad contractual. No obstante, se ha mencionado que <b>algunas empresas venden estos cupos ilegalmente por valores como 5 millones de pesos, a pesar de estar prohibido por los decretos<sup>45</sup>.</b></p>
<p><sup>44</sup> Min 2:09:07 Mesa de trabajo servicio especial 26/04/2025</p> <p><sup>45</sup> Min 3:01:31 Mesa de trabajo servicio especial 26/04/2025</p>		
<p><b>Artículo Compensación. 10.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La compensación se calculará <b>estimando todas las variables y condiciones reales del mercado.</b></p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p>	<p><del><b>Artículo 10. Compensación.</b> 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.</del></p> <p><del><b>Parágrafo 1.</b> La compensación se calculará <b>estimando todas las variables y condiciones reales del mercado.</b></del></p> <p><del>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.</del></p> <p><del><b>Parágrafo 2.</b> 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.</del></p>	<p>La supresión del artículo de compensación se fundamenta en la reconfiguración integral del modelo de financiamiento establecido en el capítulo del fondo, el cual adapta un enfoque más comprehensivo y técnicamente sólido para el manejo de los recursos del sector. La nueva propuesta normativa desarrollada en dicho capítulo establece mecanismos de financiamiento que priorizan la prestación eficiente del servicio público de transporte y la inversión en infraestructura de movilidad, en lugar de destinar recursos públicos a compensar activos privados cuya naturaleza jurídica y valoración presenta complejidades técnicas y legales significativas. Esta reorientación responde al principio constitucional de que los recursos públicos deben destinarse prioritariamente a garantizar la prestación de servicios públicos esenciales y al desarrollo de infraestructura que beneficie al conjunto de la sociedad.</p> <p>Adicionalmente, la eliminación de este artículo obedece a las restricciones presupuestales del fondo y a la necesidad de concentrar los recursos disponibles en objetivos que generen mayor impacto social y económico. Bajo el criterio de optimización de recursos para el cumplimiento del servicio público, se determinó que los fondos deben priorizarse en: modernización tecnológica del transporte, mejoramiento de la infraestructura vial, fortalecimiento de los sistemas de control y vigilancia, y programas de formalización laboral para conductores. Esta decisión reconoce que, aunque los cupos representan inversiones privadas legítimas, el uso de recursos públicos debe orientarse hacia intervenciones que maximicen el beneficio colectivo y fortalezcan la prestación del servicio público y servicio digital intermediado por plataformas de transporte.</p>
<p><b>Artículo 11. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte.</b> Los vehículos de servicio de taxi, en todas sus modalidades, podrán registrarse a una o más EAPIM 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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artículo 15.11. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte.</b> Los vehículos de servicio de taxi, en todas sus modalidades, podrán registrarse a una o más EAPIM 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.</p> <p>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.</p>	<p>CAMBIO DE NUMERACIÓN</p> <p>La modificación de la vigencia de las licencias de conducción para vehículos de servicio público de tres a diez años busca eliminar una asimetría regulatoria que generaba desventajas competitivas injustificadas para los conductores de taxi frente a quienes operan a través de plataformas digitales. Mientras que los conductores que prestan servicios a través de plataformas utilizan licencias de servicio particular con vigencia de diez años, los</p>
<p>Artículo 12. 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).</p>	<p>Artículo 17.12. 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 las 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).</p> <p>Estas medidas se aplicarán garantizando el principio constitucional del debido proceso, incluyendo el</p>	<p>Artículo 17.12. 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 las 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).</p> <p>Estas medidas se aplicarán garantizando el principio constitucional del debido proceso, incluyendo el</p>

<p>Para tal efecto, la Empresa Administradora de Plataforma de Movilidad (EAPIM) realizará una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicará el resultado de manera transparente al usuario afectado.</p>	<p><u>derecho a ser informado de los motivos a presentar argumento en su defensa y a impugnar la decisión</u></p> <p><del>Para tal efecto, la Empresa Administradora de Plataforma de Movilidad (EAPIM) realizará una evaluación e investigación interna para determinar el incumplimiento y comunicará el resultado de manera transparente al usuario afectado.</del></p>				<p>respecto de los fondos-cuenta y fondos-entidad con ponencia de la Magistrada Dra. Gloria Stella Ortiz Delgado, en la que se precisó lo siguiente.</p> <p>"Los fondos especiales fueron creados con el fin de cubrir las erogaciones por los servicios públicos prestados al Estado. De esta manera, el artículo 30 de la Ley 223 de 1995 los delimita como "(...) ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador".</p>
	<p><b>CAPÍTULO V FONDO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA</b></p>		<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p>	<p><b>Artículo 19. La dirección y administración del Fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura está a cargo del Ministro de Transporte.</b></p> <p><u>Las actuaciones y decisiones deberán ser tomadas por la junta administrativa del fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura y estar enmarcadas en la modernización del sector transporte a energías limpias y el Mejoramiento de Infraestructura vial distrital y municipal.</u></p>	<p>Esta propuesta busca que el alcance del fondo sean los objetivos de sostenibilidad ambiental que son prioritarios en la agenda pública nacional e internacional. La "modernización a energías limpias" incluye pero trasciende la renovación específica de flotas de taxi, abarcando todo el ecosistema de transporte (taxi, servicio especial, vehículos de plataforma) hacia tecnologías menos contaminantes. Esta redacción se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible<sup>46</sup> y la Política Nacional de Transporte Sostenible<sup>47</sup>, otorgando al fondo mayor legitimidad política y viabilidad de financiamiento adicional por parte de organismos internacionales. El "mejoramiento de infraestructura vial municipal" mantiene el componente territorial que beneficia directamente a los municipios donde operan las plataformas, creando</p>
	<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>ARTÍCULO 18. Creación y naturaleza jurídica del fondo cuenta especial para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura.</b></p> <p><u>Créase el Fondo para la Movilidad y la Infraestructura como fondo cuenta especial sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar programas de renovación de flota vehicular y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad urbana en el territorio nacional.</u></p>	<p>Esta clasificación jurídica es estratégicamente fundamental porque resuelve el problema constitucional de la reserva de iniciativa del artículo 154 mientras garantiza eficiencia operativa. Al carecer de personería jurídica, no se crea una nueva entidad estatal que requeriría iniciativa gubernamental, permitiendo que el Congreso pueda proponer esta innovación institucional sin violar competencias del Ejecutivo, como lo establece el artículo 145 el cual excluye taxativamente el numeral 7 del artículo 150, respecto a la posibilidad de modificación de la estructura estatal.</p> <p>Sobre la naturaleza de los fondos especiales de orden nacional la ley 225 de 1995 establece en su art 27 que:</p> <p><i>Artículo 27. Constituyen fondos especiales en el orden nacional, los ingresos definidos en la ley para la prestación de un servicio público específico, así como los pertenecientes a fondos sin personería jurídica creados por el legislador.</i></p> <p>La Corte Constitucional en Sentencia C-438 del 13 de julio de dos mil diecisiete 2017, emitió línea jurisprudencial</p>	<p><sup>46</sup> ODS 7, Organización de las Naciones Unidas, <a href="https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/energy/">https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/energy/</a> respecto al objetivo concreto " 7.1. De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos y 7.3.b. De aquí a 2030, ampliar la infraestructura y mejorar la tecnología para prestar servicios energéticos modernos y sostenibles para todos en los países en desarrollo, en particular los países menos adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países en desarrollo sin litoral, en consonancia con sus respectivos programas de apoyo"</p> <p><sup>47</sup> Política nacional de desarrollo sostenible, objetivo 5.3: <a href="https://mintertransporte.gov.co/publicaciones/10754/transporte-sostenible/">https://mintertransporte.gov.co/publicaciones/10754/transporte-sostenible/</a></p> <p>El objetivo 5.3 de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica de Colombia se refiere a los retos técnicos y tecnológicos que enfrenta el país para la adaptación de la movilidad eléctrica. Este objetivo reconoce que Colombia, al igual que muchos otros países, no cuenta aún con capacidades técnicas nacionales suficientemente desarrolladas en tecnología vehicular eléctrica, debido a que su implementación es aún incipiente en el país. Por ello, el Estado debe fortalecer las capacidades institucionales y desarrollar los instrumentos técnicos necesarios para que los distintos actores cuenten con condiciones claras bajo un marco técnico y legal consistente. Entre los retos específicos identificados en este objetivo están:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Condiciones de instalación y operación de estaciones de carga pública y domiciliaria, garantizando la seguridad de operarios y usuarios.</li> <li>• Uso y mantenimiento de tecnologías de cero emisiones, incluyendo el servicio pasivento.</li> <li>• Confiableidad en el servicio de energía eléctrica para uso vehicular, abordando la incertidumbre sobre la capacidad de generación y distribución.</li> </ul>		
<p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministro de Transporte es el representante legal y ordenador del gasto del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministro de Transporte podrá delegar la administración operativa del Fondo en funcionarios del nivel directivo del Ministerio, conservando la representación legal y la responsabilidad por el cumplimiento de los objetivos del Fondo.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> Los recursos del Fondo se administrarán como sistema separado de cuentas dentro del Ministerio de Transporte, manteniendo contabilidad independiente y destinación específica conforme a esta ley.</p>		<p>incentivos apropiados para aceptación local del proyecto.</p>	<p>habilitados como EAPIM, elegido por las asociaciones o gremios que los agrupen por un período de dos (2) años.</p> <p>5. Un representante de los conductores vinculados a plataformas digitales de transporte, elegido por las asociaciones u organizaciones que los representen por un período de dos (2) años.</p> <p>6. Un representante del servicio público individual (taxi), elegido por las asociaciones gremiales del sector por un período de dos (2) años.</p> <p>7. Un representante del servicio especial, elegido por las asociaciones gremiales del sector por un período de dos (2) años.</p> <p>8. Un representante de los distritos o municipios donde operen los servicios digitales de movilidad intermediado por plataformas.</p> <p>9. Un representante de las ciudades capitales donde operen los servicios digitales de movilidad intermediado por plataformas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte establecerá el régimen de funcionamiento de la Junta Directiva, incluyendo las disposiciones</p>		<p>La representación del sector privado y territorial responde al principio de que quienes aportan recursos al fondo. La inclusión de representantes de EAPIM, conductores de plataformas, taxistas y servicio especial reconoce la diversidad de actores del sector transporte y evita que algún grupo tenga ventajas desproporcionadas en la toma de decisiones. Los representantes territoriales (municipios/distritos y ciudades capitales) son esenciales porque estas entidades territoriales son las que enfrentan directamente los retos de movilidad urbana y deben articular las inversiones del fondo con sus planes de ordenamiento territorial y movilidad. Esta composición mixta (gobierno, sector privado y territorio) asegura estabilidad en la dirección del fondo mientras permite renovación democrática.</p>
	<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 20. Composición de la Junta Directiva.</b></p> <p><u>Para la toma de decisiones estratégicas, el Fondo para la Movilidad y la Infraestructura tendrá una Junta Directiva integrada así:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Ministro de Transporte o su delegado del nivel directivo, quien la presidirá.</li> <li>2. El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o su delegado del nivel directivo.</li> <li>3. El director del Departamento Nacional de Planeación (DNP) o su delegado del nivel directivo.</li> <li>4. Un representante de las empresas</li> </ol>	<p>La composición de la Junta Directiva del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura refleja un modelo de gobernanza participativa que garantiza la representación equilibrada de todos los actores relevantes del ecosistema de movilidad urbana. La inclusión de tres representantes gubernamentales (Transporte, TIC y DNP) asegura la alineación con las políticas públicas nacionales, la coordinación intersectorial y la articulación con los planes de desarrollo, mientras que la presidencia del Ministro de Transporte reconoce la competencia rectora de este sector en materia de movilidad. La participación del MinTIC es fundamental dado el componente tecnológico inherente a las plataformas digitales, y la del DNP garantiza la coherencia con los lineamientos de inversión pública y planificación nacional. Esta representación gubernamental proporciona legitimidad institucional y capacidad técnica para la toma de decisiones estratégicas del fondo.</p>			

<p>sobre sesiones, quórum, procedimientos de elección de representantes del sector privado y demás aspectos reglamentarios necesarios para su operación.</p>			<p>resultante sea legítimo desde una perspectiva sustancial".</p> <p>El 1% es una tasa moderada que no compromete la viabilidad de las plataformas mientras garantiza recursos suficientes para financiar objetivos sectoriales. La base gravable "cobro de intermediación" es técnicamente correcta porque grava la actividad específica que se regula (intermediación digital), no ingresos generales o actividades ajenas al sector. Esta contribución retorna al sector mediante programas de modernización vehicular e infraestructura que benefician directamente a todos los actores del ecosistema de movilidad digital.</p>
<p><b>ARTÍCULO NUEVO</b></p> <p><b>Artículo 21. Fuentes de financiación.</b> El Fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura se financiará con los siguientes recursos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La contribución parafiscal del uno por ciento (1%) sobre el cobro de intermediación efectuado por las EAPIM por cada servicio de movilidad digital intermediado por plataformas tecnológicas.</li> <li>Las sanciones económicas establecidas en el artículo 24 de esta ley.</li> <li>Los rendimientos financieros de las inversiones del fondo.</li> <li>Las donaciones y legados que reciba.</li> </ol> <p>Parágrafo: se entenderá como cobro de intermediación el ingreso efectivamente recibido por la EAPIM luego de cada viaje, deduciendo tributos, tasas, contribuciones, así como el ingreso correspondiente al conductor por el servicio prestado, entre otros costos que no hacen parte de la actividad de intermediación de la EAPIM.</p>	<p>Se hace la siguiente propuesta teniendo en cuenta los tres requisitos establecidos por la Corte Constitucional para contribuciones parafiscales sentencia C 152 de 1997:</p> <p>"Según la Constitución y la ley orgánica de presupuesto, y de conformidad con la jurisprudencia de esta Corte, las características esenciales de las contribuciones parafiscales son: 1a. Son obligatorias, porque se exigen, como todos los impuestos y contribuciones, en ejercicio del poder coercitivo del Estado; 2a. Gravon únicamente un grupo, gremio o sector económico; 3a. Se invierten exclusivamente en beneficio del grupo, gremio o sector económico que las tributa; 4a. Son recursos públicos, pertenecen al Estado, aunque estén destinados a favorecer solamente al grupo, gremio o sector que las tributa; 5a. El manejo, la administración y la ejecución de los recursos parafiscales pueden hacerse por personas jurídicas de derecho privado (generalmente asociaciones gremiales), en virtud de contrato celebrado con la Nación, de conformidad con la ley que crea las contribuciones, o "por los órganos que forman parte del presupuesto general de la Nación"; 6a. El control fiscal de los recursos originados en las contribuciones parafiscales, para que se inviertan de conformidad con las normas que las crean, corresponde a la Contraloría General de la República; 7a. Las contribuciones parafiscales son excepcionales. Así lo consagra el numeral 12 del artículo 150 al facultar al Congreso para establecer "excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley"</p> <p>proporcionalidad en la carga, sentencia C-322/22.</p> <p>"En consecuencia, las leyes tributarias, a pesar de su generalidad e impersonalidad, no pueden pretender privilegios o castigos desproporcionadamente gravosos para situaciones particularizadas. En otras palabras, la proporcionalidad y la razonabilidad de las normas tributarias tienen que proyectarse sobre los distintos elementos del tributo, de suerte que el sistema fiscal</p>	<p><b>ARTÍCULO 22. Destinación de recursos del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.</b> Los recursos del Fondo para Movilidad y la Infraestructura se destinarán a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Financiamiento, planes, programas y proyectos para la adquisición de taxis y vehículos de servicio especial eléctricos, híbridos y de tecnologías limpias. Esta línea comprenderá el 50% de los recursos del fondo.</li> <li>Financiamiento, planes, programas y proyectos para la instalación de infraestructura de carga eléctrica.</li> <li>Financiamiento, planes, programas y proyectos para el mejoramiento de infraestructura vial en los distritos y municipios donde se presten los servicios de transporte digital intermediado por plataformas.</li> </ol>	<p>El presente artículo materializa directamente los cuatro objetivos específicos establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), adoptada mediante la Ley 1955 de 2019, que busca acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica con la meta de incorporar 600.000 vehículos eléctricos a 2030. La destinación del 50% de los recursos para adquisición de vehículos eléctricos, híbridos y tecnologías limpias responde al objetivo específico de generar mecanismos económicos y de mercado, mientras que el financiamiento para infraestructura de carga materializa el objetivo específico de desarrollo de infraestructura. Simultáneamente, la priorización de taxis por antigüedad y el mejoramiento de infraestructura vial en zonas de plataformas operativizan el objetivo específico de promoción tecnológica en segmentos carreteros estratégicos, todo ello enmarcado en el objetivo específico de establecimiento del marco regulatorio y de política.</p> <p>La estructuración del Fondo constituye un instrumento de política pública técnicamente fundamentado en incentivar la movilidad eléctrica, donde los altos costos iniciales y la ausencia de infraestructura de carga representan barreras críticas para la adopción masiva de estas tecnologías. La distribución territorial basada en criterios</p>
<p>4. Administración y funcionamiento del sistema.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte distribuirá los recursos a los municipios según criterios de operación de los servicios digitales de transporte intermediados por plataformas, conforme a la información del RUNSMI y las necesidades de infraestructura.</p>	<p>del RUNSMI y necesidades de infraestructura garantiza la eficiencia en la asignación de recursos públicos, mientras que la priorización de conductores de taxis por antigüedad incorpora criterios de equidad social y maximiza el impacto ambiental per cápita, considerando el uso intensivo de este segmento.</p>	<p>de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de seiscientos treinta y siete Unidades de Valor Básico (437 UVB) a mil ochocientos cuarenta y ocho (1.848) Unidades de Valor Básico.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de <del>trece seiscientos treinta y siete</del> <b>trece seiscientos treinta y siete</b> Unidades de Valor Básico (313 UVB) hasta <del>quinientos sesenta y cinco</del> <b>quinientos sesenta y cinco</b> (565) UVB.</li> <li>La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de <del>novecientos cuarenta</del> <b>novecientos cuarenta</b> Unidades de Valor Básico (941 UVB).</li> <li>La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de <del>novecientos cuarenta y unidades</del> <b>novecientos cuarenta y unidades</b> de Valor Básico (941 UVB).</li> </ol> <p>En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original.</p>	<p>del incumplimiento y el tamaño de la empresa, garantizando que las multas sean económicamente disuasivas sin resultar confiscatorias.</p> <p>La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de <del>trece seiscientos treinta y siete</del> <b>trece seiscientos treinta y siete</b> Unidades de Valor Básico (313 UVB) hasta <del>quinientos sesenta y cinco</del> <b>quinientos sesenta y cinco</b> (565) UVB.</p> <p>La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de <del>novecientos cuarenta</del> <b>novecientos cuarenta</b> Unidades de Valor Básico (941 UVB).</p> <p>La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de <del>novecientos cuarenta y unidades</del> <b>novecientos cuarenta y unidades</b> de Valor Básico (941 UVB).</p> <p>En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original.</p> <p>La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones sobre los conductores:</p>
<p><b>CAPÍTULO IV VIGILANCIA Y CONTROL</b></p> <p><b>Artículo 13. Inspección Vigilancia y Control.</b> La Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) y sobre la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p><b>Artículo 14. Sanciones.</b> 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de</li> </ol>	<p><b>CAPÍTULO I-VI VIGILANCIA Y CONTROL</b></p> <p><b>Artículo 23-33. Inspección Vigilancia y Control.</b> La Superintendencia de Transporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), y sobre la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p><b>Artículo 24. Sanciones.</b> 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de</li> </ol>	<p>CAMBIO DE NUMERACIÓN</p>	<p>El incremento sustancial de las multas responde al principio de proporcionalidad sancionatoria que exige que las sanciones sean adecuadas a la gravedad de la infracción y la capacidad económica del infractor.</p> <p>Esta actualización toma como referencia el Decreto 3366 de 2003, que establece el régimen sancionatorio para infracciones al transporte público, donde las sanciones más gravosas alcanzan los quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes. El nuevo rango propuesto (113 a 2.100 UVB) permite gradualidad sancionatoria acorde con la magnitud</p>

<p>La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones sobre los conductores:</p> <p>a) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días b) Cancelación del registro en el RUNSMI</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.</p>	<p>a) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días b) Cancelación del registro en el RUNSMI</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.</p> <p><b>Parágrafo Transitorio.</b> Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p>El aumento a los aportes responde a una calibración técnica necesaria que considera los costos reales de</p>
<p><b>CAPÍTULO V</b></p> <p><b>DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS</b></p>	<p><b>CAPÍTULO VII</b></p> <p><b>DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS</b></p>	
<p><b>Artículo 15. Aportes al RUNSMI.</b> Al momento de efectuar la inscripción,</p>	<p><b>Artículo 25 15. Aportes al RUNSMI.</b> Al momento de efectuar la inscripción,</p>	
<p>Parágrafo 3. Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.</p>		
<p><b>Artículo 16.</b> Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. El Fondo estará a cargo del Ministerio de Transporte y 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.</p>	<p><b>SE ELIMINA EL ARTÍCULO</b></p> <p><b>Artículo 14.</b> Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. El Fondo estará a cargo del Ministerio de Transporte y 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.</p>	<p>La nueva estructura de financiamiento desarrollada en el capítulo del fondo establece un modelo más robusto y equitativo que combina múltiples fuentes de recursos: aportes proporcionales de todos los actores del sector de transporte, recursos del presupuesto nacional destinados a infraestructura, rendimientos financieros del fondo, y otras fuentes complementarias que garantizan estabilidad y previsibilidad en los ingresos. Además que integra lo dispuesto en este artículo.</p>
<p><b>Artículo 17. Libertad tarifaria.</b> 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 definidos o sugeridos 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.</p>	<p><b>Artículo 26 17. Modelos tarifarios.</b> Los vehículos particulares que presten los servicios privados digitales de transporte de movilidad intermediados por plataformas podrán implementar modelos de tarifa dinámica, resultante de la interacción entre oferta y demanda, los cuales pueden ser definidos o sugeridos 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.</p> <p>Las PIM deberán establecer sus algoritmos de tarifa dinámica considerando criterios objetivos que incluyan variables como oferta, demanda, congestión vehicular, distancia y tiempo estimado de viaje, garantizando información previa al usuario sobre el costo del servicio.</p>	<p>La inclusión de criterios objetivos y transparentes para algoritmos de tarifa dinámica responde directamente a las preocupaciones expresadas por conductores de plataforma (Conducap/PUINCAPP) sobre la falta de "reglas claras" y el temor a una "guerra del centavo" que perjudique su rentabilidad. Los conductores manifestaron específicamente que temen "si se deja la tarifa tan subjetiva y al aire y general", lo que evidencia la necesidad de marcos referenciales que, sin ser rígidos, proporcionen predictibilidad y protejan contra arbitrariedad. La especificación de variables como oferta, demanda, congestión vehicular, distancia y tiempo estimado recoge la propuesta técnica del Concejal Forero y establece parámetros verificables que las plataformas ya utilizan en sus algoritmos, pero que ahora deben transparentar y justificar. Esta modificación no impone tarifas específicas sino racionalidad en los procesos de determinación tarifaria, evitando manipulaciones algorítmicas que puedan perjudicar a</p>
<p><b>Artículo 19. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de su promulgación y</p>	<p><b>Artículo 27 17.</b> Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación, a excepción de los artículos 7, 8, 9, 10, 13, 17, 18 y 24 que rigen un [1]</p>	

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) cien (100) 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 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.

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) cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI.

b) Un aporte semestral anual de veinte (20) quince (15) SMLMV para la actualización del registro.

c) Un aporte de treinta (30) cincuenta (50) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro.

**Parágrafo 1.** El Ministerio de Transporte podrá ajustar los montos de los aportes anualmente, de acuerdo con las necesidades de operación del RUNSMI.

**Parágrafo 1, 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 2, 3.** Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.

operación de un registro nacional especializado y la capacidad económica de las EAPIM. El RUNSMI no es un registro administrativo convencional sino una plataforma tecnológica compleja que debe integrar con el RUNT, procesar información en tiempo real, mantener estándares de ciberseguridad apropiados para datos sensibles, y proporcionar interoperabilidad con múltiples sistemas de las EAPIM.

La eliminación del parágrafo de ajuste es técnicamente correcta porque los SMLMV se ajustan automáticamente cada año según inflación, eliminando discrecionalidad administrativa que podría generar incertidumbre regulatoria o arbitrariedad en la fijación de costos.

**Artículo 18. 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 19. Vigencia y derogatorias.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y

**Artículo 18. 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 27 17.** Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación, a excepción de los artículos 7, 8, 9, 10, 13, 17, 18 y 24 que rigen un [1]

conductores (mediante comisiones excesivas del 38%-42% mencionadas) o usuarios (mediante precios abusivos en situaciones de alta demanda). La inclusión de la obligación de garantizar "ingreso digno del conductor" y "razonabilidad para el usuario" establece un marco de protección dual que equilibra los intereses de todos los actores del ecosistema, respondiendo tanto a las preocupaciones de conductores sobre comisiones excesivas como a la necesidad de proteger usuarios contra abusos tarifarios. Los conductores expresaron claramente su necesidad de "un piso y un techo" para tarifas y comisiones.

Se integra a la vigencia

<p>deroga las disposiciones que le sean contrarias. <u>año después de su promulgación.</u> Y se derogan las disposiciones que <del>le</del> sean contrarias a esta Ley.</p>	<p><b>VII. PROPOSICIÓN.</b></p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los miembros del Senado de la República dar segundo debate a la <b>PONENCIA POSITIVA</b> 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.</p> <p>Atentamente,</p>  <p><b>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</b> Senador de la República</p>
<p style="text-align: center;"><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DIGITAL DE TRANSPORTE INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO I</b> <b>DISPOSICIONES GENERALES</b></p> <p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene como finalidad regular la prestación del Servicio Digital de Movilidad Intermediado por plataformas, así como regular a las empresas que administran dichas plataformas, con el propósito de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Garantizar el derecho fundamental de locomoción de los colombianos;</li> <li>b) Asegurar los derechos y la seguridad de todos los actores del sistema;</li> <li>c) Promover la mejora y calidad del servicio;</li> <li>d) Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación</li> <li>e) Proteger la libre competencia económica, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1340 de 2009 y demás normas vigentes.</li> </ul> <p><b>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todas las personas jurídicas nacionales o extranjeras, que usen plataformas digitales para intermediar Servicios Movilidad que operen en el territorio nacional, así como a los usuarios y conductores prestadores de estos servicios.</p> <p>Los vehículos de servicio de taxi y servicio especial que operen a través de plataformas digitales se registrarán por esta Ley. Cuando presten servicio de movilidad sin intermediación digital, aplicarán las normas ordinarias de su sector.</p>	<p><b>Artículo 3. Definiciones.</b> Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <b>Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):</b> Es la persona jurídica que administra, opera o representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.</li> <li>b) <b>Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM):</b> 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 SDMIP.</li> <li>c) <b>Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI):</b> Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM.</li> <li>d) <b>Servicio Digital de Movilidad Intermediado por plataformas (SDMIP):</b> 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.</li> <li>e) <b>Conductor:</b> Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM, cuya actividad es la prestación personal e independiente del SDMIP.</li> <li>f) <b>Propietario:</b> Persona natural o jurídica que tiene registrado su vehículo en el RUNSMI por una EAPIM, para la prestación del SDMIP.</li> <li>g) <b>Usuario:</b> Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SDMIP a través de una PIM.</li> <li>h) <b>Vehículo:</b> Automotor registrado en el RUNSMI por la EAPIM, utilizado para la prestación del SDMIP, que cumple con los requisitos establecidos en la presente Ley y demás normativa aplicable.</li> </ul> <p><b>Artículo 4.</b> Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:</p> <p>Los servicios de transporte tendrán esta clasificación:</p> <p><b>1. Servicio público de transporte.</b> El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las</p>

<p>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.</p> <p><b>2. Servicio privado de transporte.</b> 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. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. 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.</p> <p><b>3. Servicio digital de movilidad intermediado por plataformas.</b> Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, mediante la intermediación de plataformas digitales que conecten las partes y permitan el pago de una contraprestación económica. Este servicio podrá prestarse a través de vehículos particulares, taxis o de servicio especial, siempre que opere bajo intermediación de plataformas tecnológicas.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II REGISTRO Y REQUISITOS</b></p> <p><b>Artículo 5.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El RUNSMI deberá contener la información de:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM)</li> <li>Las Plataformas de Intermediación para la Movilidad (PIM)</li> <li>Los conductores que hayan prestado diez (10) o más servicios a través de la PIM respectiva durante el último año a través de uno (1) o más vehículos.</li> <li>Los vehículos utilizados para la prestación del servicio por parte de los conductores.</li> </ol> <p><b>Parágrafo 2.</b> La EAPIM será responsable de efectuar la inscripción, actualización y renovación del registro de la PIM, los conductores y los</p>	<p>vehículos que operan a través de su plataforma. La información del registro deberá actualizarse semestralmente. Los conductores que así lo quieran también podrán cargar su información al RUNSMI.</p> <p>El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> La inscripción en el RUNSMI de un conductor y/o vehículo por parte de una EAPIM no implica exclusividad en la prestación del servicio a través de una única PIM.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> El RUNSMI podrá ser consultado por autoridades públicas competentes en ejercicio de sus funciones, respetando las normas de protección de datos personales.</p> <p><b>Parágrafo 5.</b> El RUNSMI será interoperable con el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.</p> <p><b>Parágrafo 6.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 7.</b> La implementación del RUNSMI deberá completarse en un plazo no mayor a doce (12) meses desde la promulgación de la presente ley.</p> <p><b>Artículo 6.</b> Adiciónese un numeral al artículo 8 de la ley 769 de 2002, la cual quedará así:</p> <p>El Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.</p> <p>El RUNT incorporará por lo menos los siguientes registros de información:</p> <p>(...)</p> <p><b>11.</b> Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI)</p>
<p><b>Artículo 7. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM).</b> Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación:</p> <p><b>1. Información de la empresa:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Razón social</li> <li>Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia</li> <li>Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto</li> <li>Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma.</li> </ol> <p><b>2. Requisitos operativos:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos</li> <li>Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley</li> <li>Ofrecer al menos un centro de atención virtual dentro de la PIM, con acceso a asistencia en tiempo real para conductores y usuarios.</li> <li>En ciudades con más de 1,3 millones de habitantes, según datos del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), y donde la PIM opere, la EAPIM deberá disponer de al menos un centro de atención presencial para que los conductores y usuarios gestionen inquietudes, presenten reclamaciones y reciban soporte.</li> </ol> <p><b>3. Requisitos para el registro de conductores y vehículos:</b></p> <p>La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto</li> <li>Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo</li> <li>Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año, color y si el mismo es o no de propiedad del conductor correspondiente</li> <li>Tarjeta de propiedad del vehículo.</li> <li>Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente</li> <li>Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo</li> </ol>	<p><b>4. Obligaciones continuas:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Actualizar la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses</li> <li>Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios</li> </ol> <p><b>Parágrafo.</b> 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.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPITULO III SEGURIDAD Y VERIFICACIÓN</b></p> <p><b>Artículo 8.</b> Seguridad para conductores y usuarios en las PIM. Las EAPIM, a través de las PIM, deberán implementar estrategias tecnológicas avanzadas para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores, cumpliendo los siguientes requisitos mínimos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Comunicación con autoridades en tiempo real:</b> Se establecerá un canal de comunicación directo exclusivo entre las EAPIM y las autoridades competentes, incluyendo la Fiscalía General de la Nación, la Policía Nacional y/o las autoridades distritales y municipales competentes, entre otros, con el fin de optimizar el intercambio de información sobre incidentes de seguridad y la difusión en tiempo real de alertas de seguridad a usuarios y conductores. Este canal permitirá agilizar el reporte y atención de incidentes y reforzar la seguridad en zonas de alto riesgo de los distritos y municipios.</li> <li><b>Identificación de conductores y usuarios:</b> Se implementará un sistema de información para usuarios y conductores en las PIM, garantizando la seguridad y confianza del servicio. Este sistema deberá respetar en todo momento la normatividad vigente en materia de protección de datos personales. Adicionalmente, las PIM deben aplicar requisitos mínimos para la aceptación de conductores, incluyendo validación de identidad y verificación de documentación, con el fin de reducir riesgos de seguridad en las interacciones.</li> <li><b>Identificación de seguridad de usuarios y conductores:</b> Los usuarios y conductores que se registren y conecten a las PIM para prestar y tomar Servicios de Movilidad Intermediados por Plataformas deberán estar</li> </ol>

<p>debidamente identificados dentro de la aplicación, con mínimos de información visible para usuarios y conductores, incluyendo sus nombres, el color y la marca del vehículo utilizado y la certificación por parte de la PIM de que su identidad fue verificada oportunamente.</p> <p>Las EAPIM deben implementar en las PIM mecanismos de verificación de identidad personal, permitiendo la localización e identificación de los usuarios y conductores durante su interacción con la plataforma, con especial énfasis en el momento de su incorporación por primera vez a una PIM.</p> <p><b>Artículo 9. Identificación de viaje intermediado.</b> Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán implementar herramientas digitales que permitan, a solicitud de la autoridad competente, acreditar en tiempo real que un conductor está prestando un servicio digital de movilidad intermediado conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>Dichas herramientas deberán garantizar, como mínimo, la disponibilidad de información suficiente para identificar al Conductor, al vehículo asociado y al estado del servicio intermediado, durante la ejecución de un viaje o desplazamiento o durante el desplazamiento hacia el punto de origen del viaje, una vez aceptado el servicio.</p> <p>El cumplimiento de esta disposición será condición indispensable para la operación de los servicios de intermediación de movilidad regulados bajo la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Protección de datos personales. El sistema garantizará que las autoridades solo accedan a información estrictamente necesaria para verificar la legalidad del servicio, respetando la normatividad de protección de datos personales y prohibiendo el uso de información para fines diferentes al control y vigilancia del servicio de transporte.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Transporte coordinará con las autoridades competentes el acceso y capacitación en el uso de estos sistemas.</p> <p><b>Artículo 10. Excepción del Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC) para servicios digitales de movilidad intermediados prestados en vehículos de transporte especial.</b></p> <p>Los vehículos de servicio especial que presten el servicio digital de transporte intermediado por plataformas estarán exentos de la obligación de portar y</p>	<p>exhibir el Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC) durante la prestación del servicio, siempre que cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>a) El servicio sea verificable a través de las herramientas de identificación establecidas en el artículo 9 de esta ley</p> <p>b) El vehículo se encuentre debidamente registrado en el RUNSMI como prestador de servicio especial intermediado</p> <p>c) El vehículo mantenga vigentes todos los demás requisitos establecidos para la modalidad de servicio especial</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Esta excepción aplica únicamente durante los períodos de prestación de servicios intermediados digitalmente. Fuera de estos períodos, los vehículos de servicio especial deberán cumplir con todas las obligaciones de su modalidad, incluyendo el FUEC cuando corresponda.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Las autoridades de tránsito verificarán la legalidad del servicio mediante las herramientas digitales proporcionadas por las EAPIM, sin requerir la exhibición física del FUEC durante servicios intermediados verificables.</p> <p><b>Artículo 11. Restricción de antigüedad para vehículos en servicios intermediados por plataformas.</b> Los vehículos que presten servicios de transporte intermediados por plataformas de movilidad no podrán tener una antigüedad superior a veinte (20) años, contados a partir del año de fabricación establecido en el certificado de matrícula.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Ámbito de aplicación. Esta restricción aplica para todos los vehículos que presten servicios a través de plataformas de intermediación, independientemente de su modalidad de servicio (particulares, taxi, servicio especial), cuando operen bajo el régimen de intermediación digital establecido en esta ley.</p> <p><b>Parágrafo transitorio.</b> Lo dispuesto en este artículo entrará a regir un año después de la promulgación de la presente ley. En los distritos con menos de dos (2) millones de habitantes entrará a regir dos (2) años después de la promulgación de la ley.</p>
<p><b>Artículo 12. Pedagogía para los conductores de SDMIP.</b> Los conductores que presten servicios de movilidad a través de Plataformas de Intermediación deberán recibir un programa pedagógico anual.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El programa pedagógico incluirá contenidos mínimos sobre normatividad de transporte, seguridad vial, uso de plataformas, atención al usuario y protocolos de seguridad.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> La capacitación podrá realizarse de manera presencial, virtual o mixta, según lo determine cada EAPIM.</p> <p><b>Artículo 13. Requisitos mínimos de los seguros para las EAPIM.</b> Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los siguientes, así:</p> <p>1. Póliza de responsabilidad civil contractual por el vínculo entre el conductor y el pasajero conectados a través de la plataforma durante el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio y la terminación del mismo, que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte;</p> <p>b) Incapacidad permanente;</p> <p>c) Incapacidad temporal;</p> <p>d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</p> <p>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona. En esta póliza no podrá pactarse deducible alguno.</p> <p>2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual para el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio por parte del conductor conectado a la plataforma y la terminación del mismo, la cual deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o lesiones a una persona;</p> <p>b) Daños a bienes de terceros;</p>	<p>c) Muerte o lesiones a dos o más personas.</p> <p>El monto asegurable por los riesgos previstos en los literales a) y b) de este numeral no podrá ser inferior a 60 smmlv, por evento. En esta póliza podrá pactarse deducible por máximo el diez por ciento (10%) con un mínimo de 1 smmlv.</p> <p>3. Póliza de accidentes personales a favor de los conductores para el trayecto comprendido entre la aceptación del servicio por parte del conductor conectado a la plataforma y la terminación del mismo, la cual deberá cubrir por lo menos los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o incapacidad total y permanente, ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa.</p> <p>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente, causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa como consecuencia de hurto o tentativa de hurto, ocurridos durante la prestación del servicio.</p> <p>El monto asegurable por este riesgo no podrá ser inferior a 50 smmlv y no podrá pactarse deducible.</p> <p>La responsabilidad del seguro recaerá sobre la EAPIM de la plataforma en uso al momento del incidente, evitando así superposición de responsabilidades entre más de una EAPIM.</p> <p>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), a través del RUNSMI, se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</p> <p>Las empresas que no cumplan su obligación de que los vehículos cuenten con los seguros obligatorios exigidos por la ley, responderán solidaria e ilimitadamente por cualquier daño que los vehículos afiliados o intermedien, respectivamente.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Estas pólizas serán independientes y complementarias al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.</p>

**CAPÍTULO IV  
REGULACIÓN DEL SERVICIO**

**Artículo 14. 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 o servicio especial, como tampoco números máximos a los vehículos y/o conductores que SDMIP.

**Artículo 15. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte.** Los vehículos de servicio de taxi, en todas sus modalidades, podrán registrarse a una o más EAPIM 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 16. Licencias de conducción.** modifíquese el artículo 22 de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 22. VIGENCIA DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN.** Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

**Artículo 17. Medidas de suspensión de conductores, propietarios y usuarios.** Cualquier persona usuaria del servicio, sea conductor, propietario o usuario, que acepte e incumpla lo dispuesto en la presente ley y/o los términos y las condiciones contemplados por cada Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM), puede ser suspendida de manera provisional o permanente del uso de dicha plataforma y del Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI).

Estas medidas se aplicarán garantizando el principio constitucional del debido proceso, incluyendo el derecho a ser informado de los motivos, a presentar argumento en su defensa y a impugnar la decisión.

**CAPITULO V  
FONDO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y LA INFRAESTRUCTURA**

**ARTÍCULO 18. Creación y naturaleza jurídica del fondo cuenta especial para la Movilidad Sostenible y la infraestructura.** Créase el Fondo para la Movilidad y la Infraestructura como fondo cuenta especial, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar programas de renovación de flota vehicular y el mejoramiento de la infraestructura vial y de movilidad urbana en el territorio nacional.

**Artículo 19. Dirección y administración del fondo.** La dirección y administración del Fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura está a cargo del Ministro de Transporte.

Las actuaciones y decisiones deberán ser tomadas por la junta administrativa del fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura y estar enmarcadas en la modernización del sector transporte a energías limpias y el Mejoramiento de infraestructura vial distrital y municipal.

**Parágrafo 1.** El Ministro de Transporte es el representante legal y ordenador del gasto del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.

**Parágrafo 2.** El Ministro de Transporte podrá delegar la administración operativa del Fondo en funcionarios del nivel directivo del Ministerio, conservando la representación legal y la responsabilidad por el cumplimiento de los objetivos del Fondo.

**Parágrafo 3.** Los recursos del Fondo se administrarán como sistema separado de cuentas dentro del Ministerio de Transporte, manteniendo contabilidad independiente y destinación específica conforme a esta ley.

**Artículo 20. Composición de la Junta Directiva.** Para la toma de decisiones estratégicas, el Fondo para la Movilidad y la Infraestructura tendrá una Junta Directiva integrada así:

1. El Ministro de Transporte o su delegado del nivel directivo, quien la presidirá.
2. El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones o su delegado del nivel directivo.
3. El director del Departamento Nacional de Planeación (DNP) o su delegado del nivel directivo.
4. Un representante de las empresas habilitadas como EAPIM, elegido por las asociaciones o gremios que las agrupen por un período de dos (2) años.
5. Un representante de los conductores vinculados a plataformas digitales de transporte, elegido por las asociaciones u organizaciones que los representen por un período de dos (2) años.
6. Un representante del servicio público individual (taxis), elegido por las asociaciones gremiales del sector por un período de dos (2) años.
7. Un representante del servicio especial, elegido por las asociaciones gremiales del sector por un período de dos (2) años.
8. Un representante de los distritos o municipios donde operen los servicios digitales de movilidad intermediado por plataformas.
9. Un representante de las ciudades capitales donde operen los servicios digitales de movilidad intermediado por plataformas.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte establecerá el régimen de funcionamiento de la Junta Directiva, incluyendo las disposiciones sobre sesiones, quórum, procedimientos de elección de representantes del sector privado y demás aspectos reglamentarios necesarios para su operación.

**Artículo 21. Fuentes de financiación.** El Fondo para la Movilidad Sostenible y la Infraestructura se financiará con los siguientes recursos:

- a) La contribución parafiscal del uno por ciento (1%) sobre el cobro de intermediación efectuado por las EAPIM por cada servicio de movilidad digital intermediado por plataformas tecnológicas
- b) Las sanciones económicas establecidas en el artículo 24 de esta ley
- c) Los rendimientos financieros de las inversiones del fondo
- d) Las donaciones y legados que reciba

**Parágrafo.** se entenderá como cobro de intermediación el ingreso efectivamente recibido por la EAPIM luego de cada viaje, deduciendo tributos, tasas, contribuciones, así como el ingreso correspondiente al conductor por el servicio prestado, entre otros costos que no hacen parte de la actividad de intermediación de la EAPIM.

**ARTÍCULO 22. Destinación de recursos del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura.** Los recursos del Fondo para la Movilidad y la Infraestructura se destinarán a:

1. Financiamiento, planes, programas y proyectos para la adquisición de taxis y vehículos de servicio especial eléctricos, híbridos y de tecnologías limpias. Esta línea comprenderá el 50% de los recursos del fondo.
2. Financiamiento, planes, programas y proyectos para la instalación de infraestructura de carga eléctrica.
3. Financiamiento, planes, programas y proyectos para el mejoramiento de infraestructura vial en los distritos y municipios donde se presten los servicios de transporte digital intermediado por plataformas.
4. Administración y funcionamiento del sistema.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte distribuirá los recursos a los municipios según criterios de operación de los servicios digitales de transporte intermediados por plataformas, conforme a la información del RUNSMI y las necesidades de infraestructura.

**CAPÍTULO VI  
VIGILANCIA Y CONTROL**

**Artículo 23. Inspección Vigilancia y Control.** Inspección Vigilancia y Control. La Superintendencia de transporte ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), y sobre la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.

**Artículo 24. 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:

- La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de ciento trece (113) a mil ochocientos cuarenta y ocho (1.848) Unidades de Valor Básico (UVB).
- La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será hasta quinientas sesenta y cinco (565) UVB.
- La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de novecientos cuarenta Unidades de Valor Básico (941 UVB).
- 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).

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

- Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días
- 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.** Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.

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

**Artículo 25. 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:

- Un aporte inicial de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI.
- Un aporte semestral quince (15) SMLMV para la actualización del registro.
- Un aporte de cincuenta (50) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro.

**Parágrafo 1.** 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 2.** Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS

**Artículo 25. 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:

- Un aporte inicial de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI.
- Un aporte semestral quince (15) SMLMV para la actualización del registro.
- Un aporte de cincuenta (50) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro.

**Parágrafo 1.** 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 2.** Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.

**Artículo 26. Modelos tarifarios.** Los servicios digitales de movilidad intermediados por plataformas podrán implementar modelos de tarifa dinámica, resultante de la interacción entre oferta y demanda, los cuales pueden ser definidos o sugeridos por las PIM.

Las PIM deberán establecer sus algoritmos de tarifa dinámica considerando criterios objetivos que incluyan variables como oferta, demanda, congestión vehicular, distancia y tiempo estimado de viaje, garantizando información previa al usuario sobre el costo del servicio.

**Artículo 27. Vigencia y derogatorias.** La presente Ley rige a partir de su promulgación, a excepción de los artículos 7, 8, 9, 10, 13, 17, 18 y 24 que rigen un (1) año después de su promulgación. Y se derogan las disposiciones que sean contrarias a esta Ley.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 11 DE DICIEMBRE DE 2024, 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 locomoción de los colombianos;
- Asegurar los derechos y la seguridad de los usuarios;
- Promover la mejora y calidad del servicio;
- Establecer un registro nacional de empresas y plataformas de intermediación
- Proteger la libre competencia económica, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, la Ley 1340 de 2009 y demás normas vigentes.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** La presente ley es aplicable a todas las **personas jurídicas** 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:

- Empresa Administradora de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (EAPIM):** Es la persona jurídica que administra, opera o

<p>representa una Plataforma Digital de Intermediación para la Movilidad.</p> <p>b) <b>Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM):</b> 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.</p> <p>c) <b>Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI):</b> Registro integrado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberá registrarse la información proporcionada por las EAPIM.</p> <p>d) <b>Servicio de Movilidad Intermediado (SMI):</b> 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.</p> <p>e) <b>Servicio Compartido:</b> 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.</p> <p>f) <b>Conductor:</b> Persona natural registrada en el RUNSMI por la EAPIM en el RUSMI, cuya actividad es la prestación personal del SMI.</p> <p>g) <b>Propietario:</b> Persona natural o jurídica registrada en el RUNSMI por la EAPIM, propietaria de un vehículo utilizado para la prestación del SMI.</p> <p>h) <b>Usuario:</b> Persona natural o jurídica que contrata o se beneficia del SMI a través de una PIM.</p> <p>i) <b>Vehículo:</b> 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.</p> <p><b>Artículo 4.</b> Modifíquese el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Parágrafo.</b> Los servicios de transporte privado usando plataformas de intermediación tecnológica estarán sujetos a la ley que reglamente su servicio.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II REGISTRO Y REQUISITOS</b></p> <p><b>Artículo 5.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El RUNSMI deberá contener la información de:</p> <p>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</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p> <p>El registro en el RUNSMI tendrá una vigencia de cinco (5) años y deberá ser renovado al término de este período.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> El RUNSMI podrá ser consultado libremente por cualquier persona natural o jurídica y por entidades gubernamentales, respetando las normas de protección de datos personales.</p> <p><b>Parágrafo 5.</b> El RUNSMI será interoperable con el RUNT, o el sistema de información que haga sus veces.</p> <p><b>Parágrafo 6.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las características, operación y actualización del RUNSMI en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la promulgación de la presente ley.</p>
<p><b>Parágrafo 7.</b> 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.</p> <p><b>Artículo 6. Requisitos para Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM).</b> Las EAPIM deberán cumplir con los siguientes requisitos para su registro y operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Información de la empresa: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Razón social</li> <li>b) Certificado de existencia y representación legal, en el caso de las empresas que estén domiciliadas en Colombia</li> <li>c) Domicilio principal, correo electrónico y número telefónico de contacto</li> <li>d) Portal web u otro medio de contacto digital de la plataforma.</li> </ol> </li> <li>2. Requisitos operativos: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Tener un sistema de atención al usuario y gestión de quejas y reclamos</li> <li>b) Contar con las pólizas de seguros requeridas, según lo establecido en la presente ley</li> </ol> </li> <li>3. Requisitos para la vinculación de conductores y vehículos: <p>La EAPIM deberá verificar y mantener actualizada la siguiente información de los conductores y vehículos vinculados a su plataforma:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Identificación del conductor: nombres, apellidos, tipo y número de documento de identidad, dirección y número telefónico de contacto</li> <li>b) Licencia de conducción vigente y apropiada para el tipo de vehículo</li> <li>c) Identificación del vehículo: placa, marca, modelo, año y color</li> <li>e) Tarjeta de propiedad del vehículo</li> <li>f) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente</li> <li>g) Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, cuando aplique según la antigüedad del vehículo</li> </ol> </li> <li>4. Obligaciones continuas: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Actualizar la información de la empresa, conductores y vehículos en el RUNSMI cada seis (6) meses</li> </ol> </li> </ol>	<p>b) Implementar un sistema de calificación del servicio por parte de los usuarios</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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.</p> <p><b>Artículo 7. Pólizas de seguro.</b> Las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM) deberán tomar pólizas de seguro <u>con una compañía autorizada para operar en Colombia</u>, de responsabilidad civil <u>contractual y extracontractual</u> que amparen los riesgos inherentes a la actividad <u>transportadora y</u> de intermediación, así como los servicios de transporte privado objeto de intermediación.</p> <p>Estas pólizas deberán tener cobertura respecto a usuarios, conductores y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de las mismas.</p> <p><b>Esta póliza debe cubrir por lo menos los mismos riesgos que la prevista en el artículo 18 del Decreto Ley 172 de 2001.</b></p> <p><b>Parágrafo.</b> Esta póliza es independiente y complementaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) que debe tener cada vehículo.</p> <p><b>Artículo 8. (nuevo) Modificar el artículo 18 del Decreto Ley 172 de 2001, el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 18. Obligación de conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:</b></p> <p><b>1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Muerte;</li> <li>b) Incapacidad permanente;</li> <li>c) Incapacidad temporal;</li> <li>d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</li> </ol>

<p><u>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 100 smmlv, por persona. En esta póliza no podrá pactarse deducible alguno.</u></p> <p><b>2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir, al menos, los siguientes riesgos:</b></p> <p><b>a) Muerte o lesiones a una persona;</b></p> <p><b>b) Daños a bienes de terceros;</b></p> <p><b>c) Muerte o lesiones a dos o más personas.</b></p> <p><u>El monto asegurable por los riesgos previstos en los literales a) y b) de este numeral no podrá ser inferior a 100 smmlv, por evento. El monto asegurable por el riesgo previsto en el literal c) no podrá ser inferior a 200 smmlv, por evento. En esta póliza podrá pactarse deducible por máximo el diez por ciento (10%) con un mínimo de 1 smmlv.</u></p> <p><b>3. Póliza de accidentes personales a favor de los conductores, que deberá cubrir por lo menos los siguientes riesgos:</b></p> <p><b>a) Muerte o incapacidad total y permanente, ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa.</b></p> <p><b>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente, causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa como consecuencia de hurto o tentativa de hurto, ocurridos durante la prestación del servicio.</b></p> <p><u>El monto asegurable por este riesgo no podrá ser inferior a 50 smmlv y no podrá pactarse deducible.</u></p> <p><u>Las pólizas previstas en este artículo deben ser colectivas con certificado de aseguramiento individual y tener vigencia anual. Se prohíbe contratar el seguro fraccionado por recorridos o servicios. Igualmente, las pólizas deben incluir expresamente la obligación de las aseguradoras emisoras de cumplir las normas relativas a seguridad vial, en especial, las previstas en la Ley 2251 de 2022.</u></p> <p><u>En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), a través del RUNSMI, se registrará la información sobre los seguros obligatorios vigentes y los siniestros.</u></p>	<p><b><u>Las empresas que no cumplan su obligación de que los vehículos cuenten con los seguros obligatorios exigidos por la ley, responderán solidaria e ilimitadamente por cualquier daño que los vehículos afiliados o intermedien, respectivamente.</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO III REGULACIÓN DEL SERVICIO</b></p> <p><b>Artículo 9. Eliminación de restricción al incremento de taxis.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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.</p> <p><b>Artículo 10. Compensación.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La compensación se calculará <b><u>estimando todas las variables y condiciones reales del mercado.</u></b></p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p> <p><b>Artículo 11. Integración de taxis a plataformas tecnológicas de transporte.</b> 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.</p>
<p>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.</p> <p><b>Artículo 12. Medidas de suspensión de conductores, propietarios y usuarios.</b> 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).</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV VIGILANCIA Y CONTROL</b></p> <p><b>Artículo 13. Inspección Vigilancia y Control.</b> La Superintendencia de <b><u>transporte</u></b> ejercerá las funciones de inspección, vigilancia y control sobre las Empresas Administradoras de Plataformas de Intermediación para la Movilidad (EAPIM), <b><u>y sobre la prestación del servicio de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.</u></b></p> <p><b>Artículo 14 Sanciones.</b> 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:</p> <p>a) La multa por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 5 será de seiscientos treinta y siete <b>Unidades de Valor Básico (637 UVB)</b>.</p> <p>b) La multa por la omisión o proporción de información incorrecta en el Registro Único Nacional del Servicio de Movilidad Intermediado (RUNSMI) será de <b>treientos trece seis Unidades de Valor Básico (313 UVB)</b>.</p> <p>c) La multa por operar sin el registro correspondiente en el RUNSMI será de <b>novecientos cuarenta Unidades de Valor Básico (941 UVB)</b>.</p> <p>d) La multa por incumplir las obligaciones relacionadas con las pólizas de seguro establecidas en el Artículo 6 será de <b>novecientos cuarenta y Unidades de Valor Básico (941 UVB)</b>.</p>	<p>En caso de reincidencia, las multas podrán incrementarse hasta en un 50% de su valor original.</p> <p>La Superintendencia de Transporte podrá, además de las multas, imponer las siguientes sanciones sobre los conductores:</p> <p>a) Suspensión temporal del registro en el RUNSMI hasta por 30 días</p> <p>b) Cancelación del registro en el RUNSMI</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Estas sanciones se comenzarán a aplicar a los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> Los recursos provenientes de las multas serán destinados al Fondo para la Movilidad y la Infraestructura creado por esta ley.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO V DISPOSICIONES FINANCIERAS Y TRANSITORIAS</b></p> <p><b>Artículo 15. Aportes al RUNSMI.</b> 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:</p> <p>a) Un aporte inicial de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV) al momento de la inscripción en el RUNSMI.</p> <p>b) Un aporte anual de veinte (20) SMLMV para la actualización del registro.</p> <p>c) Un aporte de treinta (30) SMLMV cada cinco años para la renovación del registro.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministerio de Transporte podrá ajustar los montos de los aportes anualmente, de acuerdo con las necesidades de operación del RUNSMI.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El incumplimiento en el pago de los aportes dará lugar a la suspensión del registro en el RUNSMI hasta que se regularice la situación.</p>

**Parágrafo 3.** Los recursos recaudados se destinarán exclusivamente a la operación, mantenimiento y mejora del RUNSMI.

**Artículo 16.** Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. El Fondo estará a cargo del Ministerio de Transporte y 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 17. 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 18. 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 19. Vigencia y derogatorias.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



Comisión Sexta Constitucional Permanente

**AUTO DE SUSTANCIACIÓN**

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 11 de diciembre de 2024, el Proyecto de Ley **No. 136 de 2024 SENADO** "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES", según consta en el Acta No. 27, de la misma fecha.

**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
Secretario General



Comisión Sexta Constitucional Permanente

**AUTO DE SUSTANCIACIÓN**

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL, al Proyecto de Ley **No. 136 de 2024 SENADO** "POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO INTERMEDIADO POR PLATAFORMAS DIGITALES", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
Secretario General  
Comisión Sexta del Senado

**CONTENIDO**

Gaceta número 1236 - lunes, 28 de julio de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia positiva para segundo debate en el Senado de la República al Proyecto de Ley número 374 de 2025 Senado, 099 de 2024 Cámara, por medio de la cual se vincula a la Nación en el Homenaje al Municipio de Chiquinquirá en el Departamento de Boyacá, como destacado centro turístico Religioso, Histórico y Cultural, y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de Ponencia positiva para segundo debate del proyecto de ley número 136 de 2024 Senado, por medio del cual se regula el servicio de transporte privado inter mediado por plataformas digitales. .... 6