

Propuesta regulación: Servicio Privado de Transporte Intermediado por Plataformas Tecnológicas

1. Consideraciones preliminares

Los modelos de negocios que utilizan el Internet como plataforma transaccional se han desarrollado y han cambiado constantemente en los pocos años de existencia de este servicio. Por lo tanto, es difícil para los reguladores predecir las necesidades y los comportamientos de tales modelos de negocio. En esa medida, consideramos que el modelo tradicional de regulación en el que se impone una barrera de entrada al exigir una habilitación por parte del Estado (por ejemplo, una licencia o un título habilitante), es inapropiado y puede implicar un impedimento para el desarrollo de modelos de negocios de plataformas tecnológicas en Colombia.

Así, la aproximación de cualquier normativa debe basarse en generar incentivos para el desarrollo de plataformas tecnológicas y la innovación basada en tecnologías disruptivas que generen verdadero desarrollo para la economía del país frente a la globalización. El Internet y el comercio electrónico son una oportunidad de desarrollo socioeconómico para Colombia y es imposible minimizar su creciente impacto en la creación de riqueza y generación de ingresos en la actualidad. La revolución informática ha alterado los medios a través de los cuales el mundo se comunica, se realizan negocios y se prestan servicios, pues ha hecho viable la transmisión de datos en tiempo real, a través de múltiples formatos.

En particular, ha sido demostrada la capacidad exponencial de crecimiento de las plataformas digitales, de acuerdo con los efectos de red pronunciados del ecosistema y el uso de activos intangibles (COMISIÓN DE REGULACIÓN DE COMUNICACIONES: Aproximación a los mercados de dos lados en el entorno digital. En:

https://www.crcom.gov.co/uploads/images/files/APROXIMACION%20A%20LOS%20MERCADOS%20DE%20DOS%20LADOS%20EN%20EL%20ENTORNO%20DIGITAL_PARA%20PUBLICAR.pdf). En la última década, las plataformas digitales más grandes se encontraron en el índice S&P 500 (las 500 empresas más representativas de la Bolsa de Nueva York), y las investigaciones muestran que los ecosistemas digitales emergentes podrían representar más de \$60 billones de dólares en ingresos para el 2025 (o más del 30% de los ingresos corporativos globales) (World Economic Forum – Shaping the future of digital economy and society (2017)

http://www3.weforum.org/docs/WEF_Shaping_the_Future_of_Digital_Economy_and_Society_2P_190916.pdf).

Es inaplazable posicionar la economía digital como una fortaleza del mercado que ha marcado el nacimiento de nuevas formas de consumo y el surgimiento de la prestación de los servicios digitales. Los llamados "unicornios tecnológicos", nombre que se le da a las empresas del sector valoradas en US\$1.000 millones o más, han empezado a abrirse a los mercados de valores por medio de Ofertas Públicas Iniciales (OPI).

En la economía tradicional los factores influyentes en la decisión y hábitos de consumo eran el acceso al crédito, la publicidad y la propiedad, mientras que, en la última década, se trazan tendencias hacia un consumo, en el cual, los factores de reputación, análisis de datos, comunidad y acceso son cada vez más importantes. La sociedad de la información se caracteriza por la hiperconectividad, la inmediatez, la virtualidad, la diversidad, la colaboración y el cambio constante. Nace el servicio digital en el mercado y crece de manera exponencial.

En términos generales, las plataformas digitales se caracterizan porque para la prestación de sus servicios digitales, deben permitir interacciones de creación de valor entre consumidores y productores, todos ellos vinculados a través de licencias de uso de aplicación, códigos de conducta, términos de uso o condiciones generales de servicio, etc., disminuyendo de varias formas sus costos de transacción por la participación en el mercado productivo. Las plataformas y aplicaciones deben atraer y retener a los participantes, y tener capacidad de organizar interacciones repetibles dentro de la red a través de análisis de datos y mecanismos de inteligencia artificial.

Es una economía basada en un mercado de dos lados, en la que la aplicación o plataforma presta servicios digitales al mismo tiempo a productores y consumidores, que constituyen servicios diferentes a los productos y servicios que estas partes intercambian entre sí. Según la Comisión de Regulación de Comunicaciones, un mercado de dos lados se presenta cuando una firma actúa como una plataforma que vende dos productos diferentes a dos grupos de personas, y en la cual la demanda de un grupo de personas depende de la demanda del otro grupo de personas y viceversa. En este sentido, las demandas en ambos lados del mercado están interrelacionadas por medio de efectos de red indirectos, los cuales son reconocidos e internalizados por la plataforma .

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.
CMS locations: Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Riyadh, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

Cualquier regulación que se proponga y que, de cualquier forma, pueda afectar servicios tecnológicos, debe garantizar los principios de neutralidad tecnológica y neutralidad de la red, de manera que garanticen el desarrollo libre y espontáneo de plataformas y aplicaciones, conforme lo determina el desarrollo tecnológico y el bienestar de los usuarios.

Dado su carácter global, el dinamismo tecnológico y la capacidad para crear nuevas plataformas, aplicaciones, contenidos y programas, hace que no sea razonable ni eficiente para el Estado pretender controlar y regular las aplicaciones y plataformas tecnológicas bajo las reglas tradicionales de los servicios públicos, que son vestigios del Derecho del siglo XX.

En el desarrollo de regulaciones, es importante tener en cuenta que una cosa es desarrollar y poner en funcionamiento una plataforma tecnológica que intermedie la facilitación de la oferta y la demanda en diferentes áreas y que permita que los usuarios puedan acceder fácilmente a proveedores de servicios y, otra cosa, es la prestación del servicio como tal. Es precisamente esta separación de actividades, la diferencia entre intermediar y prestar un servicio dentro de un modelo de negocio, la piedra angular para poder definir una regulación que verdaderamente sea aplicable a quienes participan en cada uno de los eslabones.

Particularmente, en materia de plataformas tecnológicas intermediarias de servicios privados de transporte o de conducción, si bien para prestar servicios de transporte público se requiere habilitación por parte del Ministerio de Transporte de conformidad con la Ley No.105, no ocurre lo mismo con los servicios de contenidos y aplicaciones (plataforma tecnológica) o de intermediación que facilitan conseguir transporte en nuestras ciudades, conectando oferta y demanda. Estos servicios, los contenidos y aplicaciones, pertenecen al sector de TIC y de conformidad con la Ley No. 1341 de 2009 y el principio constitucional de “libertad de empresa”, son servicios que no requieren ningún tipo de habilitación para poder ser prestados. En ese sentido, para desarrollar aplicaciones y contenidos y ponerlos a disposición del público no se requiere ningún tipo de habilitación (licencia, concesión, autorización, permiso, etc.), independientemente que la aplicación pueda ser utilizada por oferentes y demandantes del sector de transporte, financiero, de salud, telecomunicaciones o cualquier otro.

Igualmente, ni los contenidos ni las aplicaciones, a pesar de ser servicios del sector TIC, son servicios públicos a diferencia de los servicios de telecomunicaciones. En todo caso, los servicios públicos de telecomunicaciones se encuentran amparados

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.
CMS locations: Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Riyadh, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

por la habilitación general del artículo 10 de la Ley No. 1341 de 2009 y no se exige ningún título adicional para su prestación ni tampoco un registro especial, que implicaría una carga de registro a aquellas personas que pretenden prestar o intercambiar bienes o servicios mediante plataformas tecnológicas. En lugar de ser un incentivo a la innovación y al desarrollo tecnológico, la exigencia de registros o permisos adicionales son restricciones, barreras artificiales de entrada, cargas o requisitos superiores a las que se exigen en general a los demás actores de la economía. Las plataformas tecnológicas no necesitan ningún tipo de licencia para poder operar, ya que su actividad al no ser servicio público se encuentra desregulada. Estos son meros intermediarios tecnológicos. Quienes se encuentran regulados, de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, son los prestadores del servicio público de transporte, y no siquiera los prestadores de servicios privados de transporte. Esto iría en contra del principio constitucional de libertad de empresa que implica un límite al poder de intervención del Estado, el cual debe ser razonable y proporcional y, además, en contra del principio de la autonomía de la voluntad privada que solo puede ser limitado por razones de interés público y de manera previa, de conformidad con el principio de legalidad.

En la medida en que los proveedores de plataformas tecnológicas no prestan directa o indirectamente servicios de transporte, la prestación del servicio de transporte o de conducción depende exclusivamente de quienes en efecto prestan estos servicios (conductores o empresas de transporte). Nuevamente, sale a la luz la importancia de saber determinar y separar de manera correcta los actores de la cadena de valor del modelo de negocio, en donde de manera transparente el operador de la plataforma digital actúa como un simple intermediario de internet el cual facilita la relación entre los usuarios y quienes a través de la plataforma ofrecen sus servicios de transporte.

Propuestas regulatorias para plataformas tecnológicas que intermedian servicios de conducción o de transporte

Entendemos que la introducción de las tecnologías modifican y alteran los modelos tradicionales de prestación de servicios, entre estos el sector transporte. Así, se ha evidenciado una tensión entre el modelo tradicional de transporte público de pasajeros mediante la modalidad de taxi y este nuevo tipo de servicios y prestaciones. En tal sentido, estamos convencidos que el enfoque regulatorio debe buscar compatibilizar estos modelos en un entorno que garantice mejores servicios para los ciudadanos y siga estimulando la libre competencia.

En la actualidad puede haber muy poca o ninguna regulación para algunos nuevos actores, especialmente las plataformas tecnológicas y, en cambio, históricamente la regulación ha sido dirigida a los incumbentes o los prestadores de servicios taxi, en tanto prestan un servicio público, y esta situación parecería tener efectos regresivos en cuanto el marco regulatorio simplemente está desfasado con las realidades actuales, especialmente con respecto a las eficiencias tecnológicas que ofrecen los servicios de estas nuevas plataformas tecnológicas. No es correcto pensar que estos nuevos canales innovadores se les puede extender la aplicación de un marco regulatorio que no es compatible con su funcionamiento, pues en todo caso el factor de innovación que traen las plataformas digitales no solamente es muy alto sino que su envergadura es cada vez más visible por ser proyectos altamente volátiles conforme al movimiento de la economía digital y las exigencias de los oferentes y demandantes de productos y servicios en la actualidad y hacia el futuro.

A continuación se analizarán algunos aspectos propositivos para debate en cuanto al marco regulatorio para los servicios de conducción privada que utilizan plataformas digitales o aplicaciones para operar.

Para partir hacia cualquier discusión regulatoria, es importante comprender que la regulación es una función del Estado para intervenir en la economía y, en esa medida, debería regirse por los siguientes principios:

1. La regulación debe promover los desarrollos tecnológicos, incentivar la innovación y limitarse a corregir las fallas del mercado.
2. La regulación debe basarse en las herramientas más eficientes que garantice la libre participación de las empresas en el mercado, maximice el bienestar de los usuarios, y promueva la eficiencia de la economía y el uso de los recursos existentes.
3. La regulación debe ser tecnológicamente neutral y no debe discriminar entre operadores en un mercado.
4. El impacto de la regulación y su relevancia deben ser monitoreados y re-evaluados permanentemente.
5. La regulación debe ser adaptable y flexible a los desarrollos tecnológicos.
6. Debe haber una división adecuada de la responsabilidad reguladora.

7. La regulación debe ser clara y fácil de aplicar.
8. La regulación debe tener un debate participativo previo.
9. La regulación debe basarse en principios económicos sólidos.
10. La regulación debe incluir a todos los grupos sociales.

Los enfoques regulatorios deben evaluarse cuidadosamente para garantizar que no distorsione la competencia entre los sectores o reduzca innecesariamente la eficiencia económica sustancial y los beneficios de servicio al cliente que ha brindado la contratación. De igual manera, la regulación no debería generar barreras en las nuevas propuestas de creación de alternativas para la generación de ingresos, el intercambio de productos y servicios entre quienes más los valoran, y en la oferta digital de servicios a través de plataformas y/o aplicaciones. Por el contrario debería ser una herramienta para lograr que su desarrollo sea materializable.

En consideración de lo anterior, sugerimos tener en cuenta las siguientes tres (3) áreas clave a la hora de proponer regulaciones concretas:

(i) Seguridad del pasajero y del conductor.

Los servicios de las plataformas pueden servir para reforzar la seguridad en la prestación de los servicios. En esa medida, se propone la eliminación del anonimato tanto de los oferentes como de los demandantes del servicio, aprovechando que la naturaleza de la transacción está basada en las facilidades que se le otorgan a ambas partes como consecuencia de la intermediación que coordina la aplicación. Esto proporciona responsabilidad a ambas partes y actúa como un desincentivo para el comportamiento ilegal o inapropiado.

Los conductores deben tener un número de identificación único y portátil desde el primer registro en cualquier plataforma o con cualquier operador (misma identificación del conductor en todas las plataformas que utilice para prestar sus servicios). Esto permite el control de la identidad del conductor (y la verificación de seguridad), así como la cantidad y calidad de los servicios prestados a usuarios en uso de múltiples plataformas, y el monitoreo de los ingresos generados por la prestación de los servicios. Los conductores deben ser examinados con respecto a

su perfil de seguridad e historial de manejo y antecedentes penales. Los resultados de la evaluación deben ser portátiles y estar vinculados al respectivo número de identificación. Esto no sólo brinda seguridad a los actores involucrados en los servicios prestados sino a las mismas plataformas y/o aplicaciones que ofrecen sus tecnologías para facilitar la oferta y demanda de aquellos.

La formación del conductor debe ser obligatoria por seguridad y asegurar el debido conocimiento de las reglas. La capacitación del conductor u otros mecanismos alternativos deben propender por la entrega de altos niveles de servicio al cliente. Los requisitos de capacitación para conductores deben revisarse periódicamente para asegurarse de que cumplan con los resultados deseados o que, de forma alternativa, no representen una decisión irrazonable o barreras de entrada sin fundamento. Los vehículos deben ser seguros, conforme a las regulaciones y estándares existentes a nivel nacional e internacional y deben cumplir con los estándares más altos de cumplimiento de reducción de emisiones. Estas exigencias también generan de manera positiva unos filtros de factores objetivos para poder generar su participación dentro del mercado.

Podrían, igualmente, establecerse mecanismos de calidad y satisfacción de usuario y el oferente, que hoy son inexistentes o ineficaces, aprovechando la tecnología para ser mecanismos de retroalimentación rápidos, transparentes y específicos para incentivar la continuidad y protección de ambos grupos de usuarios, además de un comportamiento adecuado y un servicio de calidad. Esto, a través de un sistema de calificación bilateral, mediante el cual los usuarios y los conductores se califican mutuamente después de cada carrera. Esto se considera un incentivo para el comportamiento apropiado tanto para los usuarios pasajeros como para los usuarios conductores. Esta retroalimentación debería ser un espacio libre y no sólo oportunidades de calificación predeterminadas. De igual forma, dichas calificaciones deberían poder ser de conocimiento transparente tanto para los conductores, la plataforma y/o aplicación y los pasajeros.

(ii) Equidad en la prestación del servicio

La regulación debe permitir o dirigir el desarrollo de servicios innovadores hacia objetivos de política pública para mejorar equitativamente la movilidad, la seguridad, el bienestar del consumidor y la sostenibilidad, en contexto basado en el futuro y no sólo en lo ya existente. Este principio implica aligerar los controles reglamentarios de entrada y tarifas para el servicio de taxi (mientras se controla para el público objetivos de política para los servicios de taxi solicitados en la calle que están

marcados por asimetrías de información y carecen de opciones efectivas para el consumidor).

Los reguladores y la regulación no deberían, en la medida de lo posible, diferenciar entre las diferentes categorías de proveedores de servicio. Si se requieren exenciones (por ejemplo, corregir fallas específicas inherentes a algunos mercados como el mercado de taxis tomado en la calle) estos deben estar explícitamente justificadas y deben revisarse regularmente y frecuentemente en la medida en que la tecnología u otros enfoques alternativos puedan cumplir con los objetivos de política pública, incluida la protección del consumidor. Lo anterior, en lugar de los marcos reglamentarios tradicionales, deben privilegiarse regulaciones simplificadas, o reemplazarlas con modelos de desregulación.

Se propone la delimitación del servicio de taxi y de los servicios de conducción que se intermedian a través de las plataformas tecnológicas. Los taxis en nuestro sistema son parte del sistema de transporte público, a diferencia de los servicios de conducción intermediado por plataformas que son proporcionados exclusivamente por personas en uso de los recursos privados que tienen a su disposición (y no transporte público). En ese sentido, como consecuencia de ser un servicio público, ha habido un vínculo implícito entre titulares de licencias de taxis y las obligaciones reglamentarias de proporcionar un servicio universal, es decir, los taxis están obligados a recoger a quien busque sus servicios, sujeto solo a la capacidad de pago y a los requisitos básicos de comportamiento y seguridad. En esa medida, puede mantenerse este ámbito exclusivo para el taxi de manera que no sea necesario para un consumidor contar con un teléfono inteligente y/o una plataforma tecnológica para poder acceder a servicios de transporte terrestre en los que libremente escoja el lugar de origen y destino.

Igualmente, una forma de equiparar el hecho de que los taxis se encuentren bajo el modelo de servicio público regulado y los conductores privados no, es generando una tasa adicional a cargo del precio pagado por los usuarios de los servicios de conducción equivalente al 1% del precio del servicio de transporte, para ser entregado a un Fondo para la Estabilización del Servicio de Taxi que permita la mejora de la calidad de los vehículos de taxi, la disminución gradual de barreras de entrada que en la actualidad ya no tienen razón de ser, y/o el desarrollo de aplicaciones tecnológicas para facilitar y coordinar la prestación de estos servicios.

(iii) La posición económica y la libertad de precios

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.
CMS locations: Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Riyadh, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

Un punto en el que puede enfocarse la regulación es en la información. Este control puede basarse en el acceso a datos, la recepción de datos o el acceso a informes de datos de terceros que permiten a los reguladores buscar información específica sobre la forma en que se realizan las contrataciones de servicios impactando objetivos de política pública (por ejemplo, prevenir el abuso de poder de mercado o planear el uso de transporte público a partir de la evidencia de la necesidad de la demanda y la congestión del tráfico). La formulación de la regulación debe identificar las entradas mínimas de datos de los operadores necesarias para llevar a cabo lo anterior y, en particular, planificar y regular los servicios de movilidad de acuerdo con los objetivos de política pública.

Si bien el servicio de taxi es un servicio público, y en tal medida se encuentra sujeto a la regulación de Estado, la regulación tarifaria es un mecanismo de regulación de mercados altamente intrusiva y genera excesivos costos e ineficiencias en el mercado, salvo que por razones de fallas de mercado se requiera. Esto ha generado una falta de flexibilidad en el servicio de taxi, y reduce los incentivos en los conductores de taxi a realizar servicios por ejemplo en horas pico. Así, es importante no sólo pretender la regulación absoluta de los servicios que hacen parte de la innovación digital sino también revisar factores a modificar en el mercado del servicio de taxi.

En ese sentido, si bien puede sujetarse a una regulación tarifaria esta podría ser flexible basada en fórmulas que permitan reconocer las fluctuaciones de la demanda y la oferta y así obtener mayores beneficios para los usuarios (que en hora pico ven reducidas sus opciones) y para los conductores. Incluso con la implementación de aplicaciones tecnológicas en el servicio de taxi o taxímetros inteligentes que realicen analítica, estos pueden determinar precios flexibles de acuerdo con los análisis de oferta/demanda del momento, conforme a unas fórmulas tarifarias dinámicas y flexibles previamente definidas por los reguladores. Ahora bien, sería también importante que los vehículos taxi tuvieran un indicador del dinamismo de la tarifa que sea visible para los consumidores que demanden sus servicios en las calles en tiempo real.

LEY XXXX DE 2020

“Por medio de la cual se regula la prestación del servicio privado de transporte intermediado por plataformas tecnológicas y se dictan otras disposiciones”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. – Objeto: La presente Ley tiene por objeto la regulación del servicio privado de transporte intermediado por plataformas tecnológicas.

Artículo 2. – Pilares: Son pilares de la presente Ley y objeto de protección normativa:

- a. Los derechos de los usuarios del servicio de transporte, especialmente, su derecho a elegir libremente el servicio que, bajo su juicio, mejor satisfaga sus necesidades.
- b. La libertad de empresa, con el propósito de crear, adoptar y utilizar nuevas tecnologías que permitan la modernización del sector transporte.
- c. La libre elección del oficio, bajo condiciones justas y dignas.

Artículo 3. – Modificación del Artículo 5° de la Ley 336 de 1996. Modifíquese el inciso segundo del artículo 5° de la Ley 336 de 1996 el cual quedará así:

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

El servicio privado de transporte podrá ser prestado en provecho de la intermediación que le ofrezcan a los oferentes y demandantes del mismo, plataformas digitales”.

Artículo 4. – Plataformas Tecnológicas de Intermediación: Para efectos exclusivos de esta Ley, se entenderá por Plataformas Tecnológicas de Intermediación las aplicaciones o interfaces tecnológicas, páginas de Internet o cualquier otro medio de comunicación electrónica o digital a través de las cuales se realiza la intermediación para que un usuario pueda solicitar el servicio privado de transporte prestado por un tercero.

Artículo 5. – Intermediación: La intermediación para la contratación del servicio privado de transporte, podrá realizarse mediante plataformas tecnológicas que permitan y faciliten la interacción entre personas naturales o jurídicas que prestan el servicio privado de transporte y los usuarios que libremente deseen contratar dicho servicio. La intermediación no implica la prestación de servicios de transporte.

Artículo 6. – Registro Único de Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Privado de Transporte (RUIST): Créase el Registro Único de Plataformas Tecnológicas de Intermediación del Servicio Privado de Transporte (RUIST), el cual será administrado por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y cuyo objeto será inscribir a todas las empresas que administren, promuevan u operen plataformas tecnológicas que desarrollen las actividades descritas en los artículos 4 y 5 de la presente ley.

El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones adoptará las medidas que permitan la creación y puesta en marcha del registro dentro de los cinco (5) meses siguientes a partir de la vigencia de la presente ley.

Parágrafo Transitorio: Las sociedades o filiales que en el momento de entrada en vigencia de la presente ley sean propietarias, administren o promuevan a cualquier título plataformas tecnológicas de intermediación para la prestación del servicio privado de transporte, deberán proceder a registrarlas dentro de los dos (2) meses siguientes a partir de la fecha en la cual se cree y entre en funcionamiento el Registro Único de Plataformas Tecnológicas para la Intermediación del Servicio Privado de Transporte (RUIST).

Artículo 7. – Prestadores del Servicio Privado de Transporte: Son aquellas personas naturales que prestan el servicio privado de transporte y se encuentran vinculadas mediante un registro a la Plataforma Tecnológica de Intermediación, en el cual aceptan los términos y condiciones del mismo, debidamente registradas en el Registro Único de Plataformas Tecnológicas para la Intermediación del Servicio Privado de Transporte (RUIST).

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.
CMS locations: Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxembourg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Riyadh, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

Artículo 8. – Requisitos mínimos para la prestación del servicio privado de transporte: Para el registro de los prestadores de servicio privado de transporte en mediante Plataformas Tecnológicas de Intermediación, éstas deberán establecer y exigir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. Verificar el certificado de antecedentes judiciales.
- b. Verificar el certificado de antecedentes de tránsito.
- c. Verificar la vigencia y validez del Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT).
- d. Verificar la vigencia y validez de la revisión tecno-mecánica del vehículo.

Artículo 9. – Pólizas de seguro: Las empresas propietarias, administradoras o promotoras de las Plataformas Tecnológicas de Intermediación y/o los prestadores del servicio privado de transporte, 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:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual la cual deberá amparar al menos, los siguientes riesgos:
 - a. Muerte
 - b. Incapacidad permanente
 - c. Incapacidad temporal
 - d. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El valor asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a los cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 S.M.L.M.V) por evento.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá amparar al menos, los siguientes riesgos:
 - a. Muerte o lesiones a una persona
 - b. Daños a bienes de terceros
 - c. Muerte o lesiones a dos o más personas

El valor asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a los cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 S.M.L.M.V) por evento.

Parágrafo Primero: La autoridad de tránsito únicamente podrá exigirle al prestador del servicio privado de transporte la existencia y vigencia de una póliza de seguro, ya sea, la que haya tomado el prestador del servicio de manera individual o la póliza de seguro que haya tomado la empresa propietaria, promotora o administradora de la plataforma tecnológica de intermediación en la que se encuentre registrado. Para ambos casos, bastará que el prestador del servicio le exhiba a la autoridad de tránsito, por cualquier medio, la copia de la póliza de seguro.

Parágrafo Segundo: La vigencia de las pólizas de seguro a que hace referencia el presente artículo, será condición para poder operar como prestador del servicio privado de transporte.

Artículo 10. – Incumplimiento: Quien preste el servicio privado de transporte sin cumplir con los requisitos previstos en la ley y en el reglamento, se hará acreedor de la imposición de una multa equivalente a los diez salarios mínimos legales mensuales vigentes (10 S.M.L.M.V) y la suspensión de su licencia de conducción por el término de seis (6) meses.

Artículo 11. – Estudio de Seguridad: Las empresas propietarias, administradoras o promotoras de las Plataformas Tecnológicas de Intermediación, estarán obligadas a verificar que el prestador del servicio privado de transporte haya acreditado los requisitos previstos en la ley y en el reglamento.

Adicionalmente, deberán llevar a cabo un estudio de seguridad e idoneidad y deberán verificar que los vehículos registrados en su plataforma por parte de los prestadores del servicio, sean cuatro (4) puertas y tengan sistema antibloqueo de ruedas o frenos ABS, aire acondicionado y bolsa de aire.

Artículo 12. – Responsabilidad Solidaria: Si la empresa propietaria, administradora o promotora de la Plataforma Tecnológica de Intermediación omite el proceso de verificación de los requisitos que prevé la ley y el reglamento o no realiza el estudio de seguridad e idoneidad, estará llamada a responder de manera solidaria por los daños y perjuicios que ocasione el prestador del servicio privado de transporte a los usuarios y terceros que resulten afectados con ocasión de la prestación del servicio intermediado.

Artículo 13. – Protección de Datos: Los datos personales suministrados en el trámite de inscripción de la categoría especial y en la vinculación a la plataforma tecnológica de intermediación, estarán amparados por las disposiciones previstas

en la Ley No. 1266 de 2008 y en la Ley No. 1581 de 2012 sobre protección y tratamiento de datos personales, por sus decretos reglamentarios y por las normas que las adicionen o las modifiquen.

Artículo 14. – Seguridad Informática: Las empresas propietarias, administradoras o promotoras de las plataformas tecnológicas de intermediación deberán establecer y mantener un programa de seguridad informática que asegure la disponibilidad y funcionalidad de sus sistemas informáticos, protegiendo dichos sistemas y toda información sensible almacenada en los mismos, del acceso, uso y manipulación no autorizada. Lo anterior de conformidad con las instrucciones que para tal efecto imparta el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

Artículo 15. – Formas de pago: En la prestación del servicio privado de transporte, los usuarios podrán efectuar el pago en efectivo o a través de la plataforma o pasarela de pagos electrónicos que la empresa propietaria, administradora o promotora haya dispuesto para tal efecto.

Artículo 16. – Del servicio de transporte y sus tarifas o precios: En la prestación del servicio de transporte terrestre se deberán observar y aplicar las siguientes reglas:

- a. Con respecto a la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor en vehículos taxi:
 - Los servicios tomados en la calle, esto es, cuando su solicitud no se realice a través de llamada telefónica o por medio de una plataforma tecnológica, sólo podrán ser prestados por vehículos taxi que se encuentren debidamente habilitados bajo los términos previstos en la norma que lo reglamente.
 - Cuando el servicio se tome en la calle, esto es, cuando su solicitud no se realice en uso de un servicio de intermediación y el valor del trayecto sea igual o superior a la tarifa mínima prevista, se aplicará el sistema de tarifas previsto por la autoridad distrital o municipal correspondiente.
 - Cuando el servicio sea solicitado por medio de plataformas tecnológicas, la tarifa se determinará de acuerdo con los precios que sugiera el mercado al momento de solicitar el servicio. En estos casos, la plataforma deberá comunicarle al usuario, al momento de solicitar el

servicio, el valor de la tarifa, la cual, salvo modificaciones en la ruta, tiempo o distancia, no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio.

b. Con respecto a los prestadores del servicio privado de transporte:

- Los prestadores del servicio privado de transporte podrán prestar el servicio en provecho de los servicios ofrecidos por una plataforma tecnológica de intermediación debidamente registrada en el Registro Único de Plataformas Tecnológicas para la Intermediación del Servicio Privado de Transporte (RUIST) del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
- Los precios para la prestación del servicio privado de transporte se determinarán libremente, ya sea por la plataforma tecnológica de intermediación o por los prestadores mismos, según lo acuerden estos últimos y la plataforma tecnológica de intermediación.
- La plataforma tecnológica de intermediación, o el prestador del servicio de transporte privado, según el caso, deberá comunicarle al usuario, al momento de solicitar el servicio, el valor de la tarifa, la cual, salvo modificaciones en la ruta, tiempo o distancia, no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio.
- Las empresas propietarias, administradoras o promotoras deberán implementar dentro de sus plataformas tecnológicas de intermediación, un sistema de geolocalización que pondrán al servicio de los usuarios y de los prestadores del servicio privado de transporte.

Artículo 17. – Contribución: Las empresas propietarias, administradoras o promotoras de las plataformas tecnológicas de intermediación, pagarán a favor del Ministerio de Transporte una contribución equivalente al 1% sobre el valor facturado por cada servicio privado de transporte que haya sido intermediado a través de su plataforma.

Esta contribución tendrá una vigencia de diez (10) años contados a partir de la siguiente vigencia fiscal.

Parágrafo Único: Las empresas propietarias, administradoras o promotoras de las plataformas tecnológicas de intermediación, deberán asumir, pagar y responder por

CMS Legal Services EEIG (CMS EEIG) is a European Economic Interest Grouping that coordinates an organisation of independent law firms. CMS EEIG provides no client services. Such services are solely provided by CMS EEIG's member firms in their respective jurisdictions. CMS EEIG and each of its member firms are separate and legally distinct entities, and no such entity has any authority to bind any other. CMS EEIG and each member firm are liable only for their own acts or omissions and not those of each other. The brand name "CMS" and the term "firm" are used to refer to some or all of the member firms or their offices.
CMS locations: Aberdeen, Algiers, Amsterdam, Antwerp, Barcelona, Beijing, Belgrade, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brussels, Bucharest, Budapest, Casablanca, Cologne, Dubai, Duesseldorf, Edinburgh, Frankfurt, Funchal, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hong Kong, Istanbul, Kyiv, Leipzig, Lima, Lisbon, Ljubljana, London, Luanda, Luxemburg, Lyon, Madrid, Manchester, Mexico City, Milan, Monaco, Moscow, Munich, Muscat, Paris, Podgorica, Poznan, Prague, Reading, Riyadh, Rio de Janeiro, Rome, Santiago de Chile, Sarajevo, Seville, Shanghai, Sheffield, Singapore, Sofia, Strasbourg, Stuttgart, Tehran, Tirana, Utrecht, Vienna, Warsaw, Zagreb and Zurich.

las demás cargas impositivas previstas en la normatividad tributaria vigente de acuerdo con la naturaleza de su actividad económica, especialmente, aquella relacionada con el pago del impuesto a las ventas por los servicios de intermediación de acuerdo con lo previsto en los artículos 420 y 437 del Estatuto Tributario y demás normas que los modifiquen, adicionen o reglamenten.

Artículo 18. – Destinación de los recursos: El Ministerio de Transporte y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, conjuntamente diseñarán y ejecutarán un programa que tendrá por objeto la modernización del sector de transporte público terrestre automotor, en el cual priorizarán la implementación de nuevas herramientas tecnológicas y desarrollos digitales para mejorar la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor en vehículos taxi en los distritos y municipios en donde operen las plataformas tecnológicas de intermediación.

La ejecución de los programas se hará de manera proporcional y atendiendo los niveles de operación que tienen las plataformas de intermediación para facilitar la prestación del servicio privado de transporte en los diferentes distritos y municipios que se vean beneficiados.

Artículo 19. – Vigencia y derogatorias: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.
