CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY No. ___ DE 2026 CÁMARA

"Por medio de la cual se regula el Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales, se moderniza la prestación del servicio público individual tipo taxi y se dictan otras disposiciones - Ley Por Allá Sí Voy"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto la regulación del servicio de transporte en vehículo particular intermediado por Plataformas Digitales, cualquiera que sea su modalidad de intermediación; desarrollar las responsabilidades de éstas en su calidad de intermediarias tecnológicas; y actualizar la normatividad aplicable al servicio público individual de transporte en vehículo tipo taxi, garantizando la seguridad de los usuarios, la formalización progresiva de los conductores, la transparencia en la información para conductores y usuarios en las plataformas y la modernización tecnológica del sector.

Artículo 2. Principios. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, además de los principios dispuestos en la Ley 336 de 1996, la normatividad vigente en materia de economía digital e innovación y las demás normas relevantes, regirán: la primacía de los derechos de los usuarios y conductores, el derecho al trabajo, el derecho a la libre movilidad, la accesibilidad, la libre competencia, la eficacia en el servicio, la seguridad, la transparencia en la información para conductores y usuarios, la protección de datos personales, la neutralidad de red, la equidad de todos los actores, la sostenibilidad ambiental del sistema de movilidad y la promoción de la innovación.

Artículo 3. Definiciones.

1. **Operador de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (OPIM):** Persona jurídica que administre, opere o represente una Plataforma de Intermediación para la Movilidad. La presente ley reconoce a las plataformas digitales de movilidad como prestadoras de un servicio tecnológico de intermediación y/o conexión entre oferentes y demandantes de un servicio de transporte individual, sin ser asimilables a empresas prestadoras de servicios de transporte.

2. **Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM):** Páginas web, interfaces informáticas, aplicaciones tecnológicas y demás desarrollos tecnológicos que intermedian la interacción entre Usuarios Conductores y Usuarios Pasajeros para la prestación del Servicio de Transporte Intermediado.

3. **Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP):** Registro incorporado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberán estar inscritas las PIM, las OPIM, los Usuarios Conductores y los Vehículos asociados.

4. **Servicio de Transporte Intermediado:** Prestación de un servicio que satisface necesidades de movilización y transporte de personas o cosas, mediante la intermediación de una PIM, sin que ello exija la vinculación laboral a una empresa de transporte. El recorrido y el precio se definen mediante los mecanismos digitales de la PIM.

5. **Usuario Conductor:** Persona natural registrada en el RUNSTIP cuya actividad sea la prestación personal del Servicio de Transporte Intermediado, de forma habitual u ocasional, quien deberá contar con la licencia de conducción correspondiente a la categoría del vehículo con el que preste el servicio.

6. **Vehículo asociado a PIM:** vehículo automotor utilizado para la prestación del Servicio de Transporte Intermediado, sin que se exija cambio de servicio de particular a público ni cambio de placas.

7. **Sistema de Gestión Algorítmica:** conjunto de procesos automatizados o semiautomatizados utilizados por una OPIM para asignar servicios, fijar o modificar precios, calificar, suspender o desactivar Usuarios Conductores.
8. **Servicio de intermediación digital:** es la actividad tecnológica consistente en facilitar mediante una PIM, la interacción, información, asignación, gestión, pago y/o trazabilidad de un servicio de transporte individual entre usuarios y conductores.

Artículo 4. Modificación al artículo 5° de la ley 336 de 1996. Adiciónese un inciso al artículo 5° de la ley 336 de 1996, el cual quedará así:

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

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas. 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 servicio de Transporte Intermediado por Plataformas digitales es aquel ofrecido con vehículos particulares o de servicio público a través de plataformas digitales, en los términos expresamente previstos en la Ley que regula la materia."

TÍTULO II. REGISTRO Y GESTIÓN DE DATOS

Artículo 5. Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP). Créese el Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP), incorporado al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el cual deberán estar inscritas las PIM, las OPIM, los Usuarios Conductores y los Vehículos asociados. Las OPIM serán responsables de gestionar por medios electrónicos la inscripción, actualización y renovación de la información que les corresponda. Deberán ser registrados aquellos Usuarios Conductores que hayan prestado al menos diez (10) servicios en la PIM correspondiente durante un mismo año, se exigirá para su registro como mínimo, certificado de antecedentes judiciales y licencia de conducción vigente. El Ministerio de Transporte reglamentará el funcionamiento del RUNSTIP dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley.

Para realizar la inscripción en el RUNSTIP, los interesados deberán consignar la siguiente información sobre la OPIM y la respectiva PIM:

i. Copia simple de los documentos constitutivos del país de origen de la sociedad nacional o extranjera, según corresponda;

ii. Nombre e identificación del representante legal, o apoderado con facultades suficientes, así como copia del poder o documento corporativo donde consten sus facultades de representación de la sociedad;

iii. Domicilio, número de teléfono y correo electrónico del representante legal o apoderado;

iv. Copia del Registro Único Tributario o certificación virtual de dicho registro, cuando resulte legalmente exigible;

v. Nombre y abreviatura de la PIM operada, administrada o promovida por la OPIM o una empresa relacionada a la misma.

En ningún caso, el registro tratado en este artículo podrá entenderse como requisito habilitante para las OPIM. Así mismo, las eventuales indisponibilidades técnicas del RUNSTIP no obligarán a las OPIM a suspender incorporaciones cuando ya hayan realizado las validaciones exigibles.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte registrará a las OPIM que presenten la información requerida dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la presentación de su solicitud. En caso de que la solicitud estuviese incompleta, se notificará por escrito a la empresa de los documentos faltantes y se le otorgará

un plazo improrrogable de quince (15) días hábiles para que subsane su incumplimiento. En caso contrario, la solicitud se tendrá por no presentada y se desechará.

Parágrafo 2. La inscripción en el RUNSTIP por parte de una OPIM tendrá una vigencia de cinco (5) años, a la conclusión de la cual la empresa podrá presentar una solicitud de renovación a más tardar un (1) mes antes de la expiración de la vigencia. La solicitud de renovación deberá incluir una declaración respecto a la veracidad y actualización de la información presentada al momento de obtener el registro original. En caso de que hubiere modificaciones, notificar cualquier cambio a la información que hubieren presentado en su registro original.

Parágrafo 3. El RUNSTIP deberá tener plena funcionalidad por canales digitales y permitir interoperabilidad y sincronía automática y en tiempo real con el RUNT y demás registros oficiales existentes, evitando duplicidad de trámites y requerimientos, sin que sus eventuales fallas y/o intermitencias traslade responsabilidades y/o cargas a los actores involucrados en la actividad económica. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en coordinación con las demás entidades competentes, establecerá los estándares de interoperabilidad y seguridad digital del RUNSTIP.

Artículo 6. Portabilidad del historial y la reputación del Usuario Conductor. Cuando un Usuario Conductor decida vincularse a una o más de una OPIM, tendrá derecho a que su tiempo de servicio, historial de servicios y calificaciones sean certificados a través de cada una de estas, sin que puedan negarse a expedir dicha certificación ni condicionar su expedición a la permanencia del conductor en la PIM. En todo caso y por protección de la libre competencia, esto no supondrá una obligación para las OPIM o PIM de conocer, incorporar y/o visibilizar la información correspondiente a la operación de un Usuario Conductor en otras plataformas.

Artículo 7. Protección de datos personales. El tratamiento de datos de ubicación, datos biométricos y de comportamiento de Usuarios Conductores y Usuarios Pasajeros por parte de las OPIM se regirá por la Ley 1581 de 2012, la Ley 1266 de 2008 y sus normas reglamentarias. Las OPIM deberán informar de manera clara y previa las finalidades del tratamiento y no podrán circular, transferir y/o transmitir dichos datos a terceros distintos de las autoridades competentes sin autorización expresa del titular.

TÍTULO III. CONDICIONES DEL SERVICIO, PRECIOS Y GESTIÓN ALGORÍTMICA

Artículo 8. Vehículos. Se podrán emplear vehículos particulares o de servicio público para la prestación del Servicio de Transporte Intermediado, siempre que exista la intermediación permanente de una PIM. Estos podrán ser conducidos por su propietario o por un tercero que cumpla los requisitos de Ley.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible podrán establecer condiciones diferenciales que incentiven la vinculación de vehículos eléctricos o de bajas emisiones según lo establecido en el artículo 16 de la presente ley.

Parágrafo 2. Los vehículos de servicio particular únicamente podrán prestar el Servicio de Transporte Intermediado cuando se encuentren inscritos en el Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP) y acrediten el cumplimiento de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de idoneidad exigidas para su operación, incluidas aquellas relacionadas con pólizas de seguros, revisión técnico-mecánica y demás requisitos que establezca el gobierno nacional mediante reglamentación.

Parágrafo 3. En caso de que se transporte a niños menores de doce (12) años de edad en un vehículo que preste un servicio de transporte intermediado digitalmente, ellos deberán ir en los asientos traseros del vehículo. Será obligación del padre, tutor o mayor acompañante del niño contar con los implementos de seguridad exigidos por la normatividad vigente para el transporte del menor.

Artículo 9. Esquema de precios y transparencia. Las OPIM podrán definir su esquema de precios bajo la forma de libre fijación, conforme al artículo 29 de la Ley 336 de 1996, basándose en variables de oferta y demanda. Así mismo, será admisible que conductores y usuarios pacten el precio del viaje a través de la PIM correspondiente.

Parágrafo 1. Todo Usuario Pasajero deberá recibir información previa, completa y detallada sobre el valor del servicio y sus componentes.

Parágrafo 2. Las OPIM deberán expedir factura electrónica por el valor de cada servicio de intermediación digital prestado, en concordancia con la normatividad tributaria vigente y en los casos que resulte exigible conforme a ésta, así como disponer de métodos de reporte a las autoridades de tránsito cuando así se requiera.

Artículo 10. Transparencia y debido proceso. Las OPIM que utilicen Sistemas de Gestión Algorítmica deberán:

1. Informar al Usuario Conductor, en lenguaje comprensible, las variables generales que determinan la asignación de servicios y el cálculo de precios.
2. Garantizar que ninguna desactivación, suspensión o sanción se haga efectiva de forma definitiva sin posibilidad de revisión humana a solicitud del afectado, dentro de un plazo razonable.
3. Los usuarios podrán conocer el costo aproximado del viaje y seleccionar su método de pago previo a aceptar el mismo. Cualquier modificación o variación en el destino o trayecto o tiempo de duración del viaje durante el recorrido tendrá como consecuencia una modificación en el precio cotizado a través de la PIM y/o pactado entre las partes. Al finalizar el viaje, los usuarios deberán recibir por correo electrónico un recibo del viaje que detalle el trayecto y costo del mismo.

Parágrafo. En ningún caso las OPIM estarán obligadas a revelar en ninguna auditoría o inspección su código interno ni cualquier otro material que ponga en evidencia o irrumpa su estructura de confidencialidad.

TÍTULO IV. SEGURIDAD Y PÓLIZAS DE SEGURO

Artículo 11. Seguridad en los servicios de transporte intermediados por plataformas digitales. Las OPIM deberán implementar mecanismos razonables y proporcionales orientados a fortalecer la seguridad de los usuarios, Usuarios Conductores y terceros durante los servicios intermediados, de acuerdo con los riesgos asociados a la actividad y las funciones efectivamente desarrolladas por cada actor. Las medidas de seguridad podrán comprender:

a) Mecanismos de identificación y verificación de usuarios, conductores y vehículos, de conformidad con la legislación aplicable sobre protección de datos personales.

b) Mecanismos que permitan la identificación del vehículo asociado al servicio y del conductor, mediante información visible y verificable para el usuario.

c) Herramientas que permitan a los usuarios y conductores acceder, antes del inicio del servicio, a información relevante sobre la solicitud, incluyendo, cuando corresponda, las condiciones económicas aplicables, la identificación del vehículo y del conductor y demás información necesaria para una decisión informada.

d) Herramientas de trazabilidad del servicio y mecanismos tecnológicos de asistencia, alerta y atención de emergencias.

e) Canales de atención, asesoría y reporte frente a situaciones que puedan comprometer la seguridad de los usuarios, conductores o terceros.

f) Sistemas y herramientas de prevención de fraude, suplantación de identidad, creación de cuentas falsas, uso indebido de las plataformas y demás riesgos asociados a la actividad.

g) Mecanismos de verificación y actualización de la documentación exigida por la legislación aplicable a los vehículos y conductores, cuando corresponda y de acuerdo con las funciones efectivamente desarrolladas por la plataforma.

h) Programas de información, capacitación y pedagogía dirigidos a los Usuarios Conductores sobre seguridad, prevención de riesgos, atención de emergencias y cumplimiento de los requisitos legales aplicables a la actividad.

i) Mecanismos de alerta directos asociados a cada viaje con diferenciación de violencias basadas en género.

Parágrafo 1. Las OPIM podrán implementar mecanismos tecnológicos de verificación de identidad y autenticación durante el registro, acceso o prestación del servicio, de conformidad con la legislación aplicable y atendiendo criterios de necesidad, proporcionalidad y protección de datos personales.

Parágrafo 2. Las OPIM establecerán mecanismos de alerta y emergencia y, cuando resulte jurídicamente procedente y técnicamente posible, mecanismos de coordinación e intercambio de información con las autoridades competentes para facilitar la atención y ejercer las sanciones correspondientes de situaciones que comprometan la seguridad de las personas.

Parágrafo 3. Las medidas de seguridad podrán dar lugar a restricciones temporales de acceso cuando exista un riesgo objetivo para la seguridad de los usuarios, conductores o terceros, garantizando

mecanismos posteriores de revisión humana, de conformidad con las condiciones establecidas por la plataforma y la legislación aplicable.

Parágrafo 4. Las medidas previstas en este artículo podrán implementarse mediante soluciones tecnológicas equivalentes que permitan alcanzar los objetivos de seguridad establecidos en la ley. Su aplicación deberá guardar correspondencia con los riesgos efectivamente asociados a la actividad y no podrá implicar cargas desproporcionadas para los actores regulados.

Artículo 12. Póliza de seguro de Responsabilidad con el Usuario Pasajero y Conductor. Las OPIM deberán contratar, bajo su cargo y costo, pólizas de seguros que cubran a los usuarios conductores y pasajeros en materia de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual, la cual cubrirá todo riesgo relacionado con la prestación del servicio frente a pasajeros y terceros, incluyendo muerte, incapacidad, lesiones y daños a bienes de terceros, desde la aceptación del viaje y hasta la terminación del mismo. Dichas pólizas podrán contratarse bajo la forma de pólizas sombrilla o colectivas.

Parágrafo 1. Las pólizas previstas en este artículo serán complementarias al SOAT, su reglamentación estará a cargo de la Superintendencia Financiera y deberá fijar las reglas de prelación, subrogación, coordinación, montos mínimos, plazos máximos para liquidación de siniestros, procedimientos de compensación y mecanismos de anticipo para atención inmediata.

Parágrafo 2. En todo caso, el SOAT tendrá prioridad respecto de la atención médica inmediata y de las prestaciones personales que le son propias, sin perjuicio de la acción de las pólizas aquí exigidas para cubrir responsabilidad patrimonial y riesgos no amparados por el SOAT.

TÍTULO V. OBLIGACIONES DE LAS PLATAFORMAS Y PROTECCIÓN DE LOS CONDUCTORES

Artículo 13. Obligaciones de las OPIM. Las OPIM están obligadas a:

1. Recibir el pago de los servicios de intermediación tecnológica para efectos legales y tributarios, expidiendo la respectiva factura electrónica, conforme a la normatividad aplicable, y siendo responsables del impuesto de renta, Presencia Económica Significativa y/o demás tributos aplicables.
2. Registrar e inscribir en el RUNSTIP a los Usuarios Conductores y Vehículos que se vinculen, y actualizar dicho registro cuando dejen de operar.
3. Contar con un sistema de calidad que permita a los Usuarios Pasajeros calificar el servicio y con sistemas de seguridad y validación de identidad de conductores y pasajeros.
4. Disponer de al menos una sede física que cuente con sistema de servicios de atención al cliente, así como mecanismos de atención de Peticiones, Quejas y Reclamos (PQR) en plazos razonables.
5. Suministrar a las autoridades competentes la información y pruebas necesarias en caso de siniestro o conducta ilícita, y activar de inmediato las pólizas de seguros correspondientes.

6. Atender las solicitudes de información de las autoridades competentes, las cuales deberán observar los principios de finalidad, necesidad, proporcionalidad, seguridad y confidencialidad.

Parágrafo. Los ingresos percibidos por la OPIM en virtud de la intermediación deberán ser individualizadas por cada Servicio de Transporte Intermediado, indicando de forma clara el monto correspondiente al Usuario Conductor (remuneración del conductor) y las comisiones o cargos aplicables por parte de la OPIM. El pago al Usuario Conductor de los montos que le correspondan por los Servicios de Transporte Intermediado se realizarán oportunamente, según lo comunicado de forma sencilla, clara y oportuna en los términos y condiciones de la PIM respectiva.

Artículo 14. Relación de las OPIM con los Usuarios Conductores. Cada OPIM podrá disponer de las formas contractuales que considere pertinentes, siempre que sean legales, para la vinculación de Usuarios Conductores, debiendo adoptar además las siguientes condiciones:

1. **Costos y transparencia en la información de precios.** Las OPIM deberán informar de forma permanente, clara y pública los porcentajes de intermediación y de precios del servicio que cobren a los Usuarios Conductores, sin poder efectuar cobros o descuentos no informados previamente.
2. **Protección frente a accidentes y conductas delictivas.** Las OPIM dispondrán de mecanismos de asesoría y acompañamiento inmediato a los Usuarios Conductores que sufran accidentes o sean víctimas de un delito durante la prestación del servicio.

Artículo 15. Protección social de los Usuarios Conductores. Cuando la relación entre una OPIM y un Usuario Conductor sea de carácter independiente, la OPIM deberá verificar el pago de los aportes al Sistema General de Seguridad Social Integral por parte de los Usuarios Conductores e informar a las autoridades competentes cuando los mismos no ocurran oportunamente, así como proveer la información que se requiera para la liquidación y pago de sus planillas.

Artículo 16. Transición energética. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerán, dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, incentivos para la vinculación de vehículos eléctricos o de bajas emisiones al Servicio de Transporte Intermediado, los cuales podrán incluir tarifas diferenciales de registro en el RUNSTIP en concordancia con la legislación vigente.

Los programas podrán incluir mecanismos de financiación, renovación o sustitución de vehículos, acceso a infraestructura de carga y abastecimiento, simplificación de trámites, incentivos a la adopción de tecnologías de bajas emisiones y alianzas público-privadas, de acuerdo con las necesidades territoriales y operativas alrededor de los servicios de transporte intermediados por plataformas digitales.

TÍTULO VI. MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL TIPO TAXI

Artículo 17. Modernización de la reglamentación del servicio público individual tipo taxi. El Ministerio de Transporte, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente Ley, deberá adoptar una actualización integral del Decreto 1079 de 2015, Sección 3, o la norma que lo sustituya, que permita, como mínimo:

1. Un mecanismo de desmonte gradual de las reglamentaciones que permitieron la cesión, transferencia o negociación de permisos de funcionamiento, tarjetas de operación o derechos de reposición.
2. Un mecanismo de tarifas dinámicas para el servicio tipo taxi basado en variaciones de oferta y demanda, cuando se empleen las PIM.
3. La eliminación de requisitos y trámites ineficientes o innecesarios, incluyendo los estudios de capacidad transportadora y de costos y precios, sin perjuicio de las facultades de planeación de tránsito de las autoridades municipales y distritales.

Artículo 18. Contribución No Tributaria a cargo de las OPIM. Las OPIM deberán efectuar una Contribución No Tributaria equivalente al uno coma cinco por ciento (1,5%) del ingreso neto obtenido por cada viaje por concepto del Servicio de Transporte Intermediado. Esta contribución financiará de manera obligatoria a los siguientes rubros:

1. **Formación de los conductores**: programas de capacitación continua útil para prestar el servicio de transporte y de bilingüismo.
2. **Sustitución de vehículos de tracción animal:** financiación de programas de reconversión laboral y erradicación de tracción animal.
3. **Vivienda:** acceso a programas de compra de vivienda para la dignificación de la profesión de conductor.
4. **Sostenibilidad de la malla vial:** distribución de recursos en los municipios donde operen las PIM para el mantenimiento y sostenibilidad de la malla vial, de acuerdo con la fórmula técnica que determine el Ministerio de Transporte.
5. **Régimen especial de salud:** implementación de un régimen especial de protección y cobertura en salud para los conductores.

Parágrafo 1. Esta carga no podrá trasladarse ni deducirse del porcentaje correspondiente al Usuario Conductor, siendo responsabilidad exclusiva de la OPIM asumir el pago de esta Contribución No Tributaria sobre el ingreso neto.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte reglamentará la metodología de recaudo, administración y distribución de los recursos de la presente contribución dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

TÍTULO VII. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

Artículo 19. Autoridades competentes. El Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, ejercerá la inspección, vigilancia y control sobre las OPIM y las PIM. Las autoridades municipales y distritales, incluidas las alcaldías y áreas metropolitanas, conservarán su competencia sobre el servicio de transporte, sin perjuicio de la reglamentación que expida el Gobierno Nacional en desarrollo de la presente Ley.

Artículo 20. Adiciónese el literal B.24 y B.25 al artículo 131 de la Ley 769 de 2002, así

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

(...)

B.24. Prestar el Servicio de Transporte Intermediado sin cumplir los requisitos de inscripción, actualización o renovación del RUNSTIP.

B.25. Prestar el Servicio de Transporte Intermediado suplantando o alterando la información de una persona inscrita en el RUNSTIP."

Parágrafo transitorio. Lo previsto en este artículo regirá un (1) año después de la promulgación de esta ley.

Artículo 21. Incompatibilidad con otras formas de evasión. Los operadores de plataformas tecnológicas que, sin importar su denominación, resulten equivalentes a la definición de OPIM y faciliten el desplazamiento de personas u objetos entre dos puntos mediante vehículo particular, estarán obligados a dar cumplimiento a la presente Ley. Cualquier esquema empresarial, tecnológico o contractual que se emplee con el objetivo de evadir su aplicación podrá ser sancionado por las autoridades competentes.

TÍTULO VIII. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 22. Periodo de transición. Las OPIM, PIM, Usuarios Conductores y Vehículos dispondrán de un periodo de transición de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la reglamentación respectiva por parte del Gobierno Nacional.

Artículo 23. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 **MAURICIO ANDRÉS TORO ORJUELA** Representante a la Cámara por Bogotá Alianza Verde	 **CATHERINE JUVINAO CLAVIJO** Representante a la Cámara por Bogotá Alianza Verde
 **Jaime Ignacio Arizabaleta Fajardo** Representante a la Cámara Departamento del Valle del Cauca Partido Centro Democrático	 **DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES** Representante a la Cámara por Bogotá Partido Centro Democrático
 **SANTIAGO CASTRO GÓMEZ** Representante a la Cámara por Valle del Cauca Partido Centro Democrático	 **SIMÓN MOLINA GÓMEZ** Representante a la Cámara por Antioquia Movimiento Creemos

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

MARÍA LUCÍA VILLALBA GÓMEZ Senadora de la República Partido Nuevo Liberalismo	María del Mar P. **MARÍA DEL MAR PIZARRO GARCÍA** Representante a la Cámara por Bogotá Pacto Histórico

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. ___ DE 2026 CÁMARA

"Por medio de la cual se regula el Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales, se moderniza la prestación del servicio público individual tipo taxi y se dictan otras disposiciones"

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto dotar de un marco legal al servicio de transporte en vehículo particular intermediado por plataformas digitales, definir las responsabilidades que corresponden a las empresas que operan dichas plataformas en su calidad de intermediarias tecnológicas, y actualizar la regulación del servicio público individual tipo taxi. Todo ello con cuatro propósitos: garantizar la seguridad de usuarios y conductores, avanzar en la formalización progresiva de estos últimos, asegurar transparencia en la información y en las decisiones automatizadas de las plataformas, y modernizar tecnológicamente el sector.

La iniciativa parte de una constatación sencilla: millones de colombianos usan a diario un servicio que la ley no reconoce, que el Estado sanciona pero no puede medir, y frente al cual ni el pasajero, ni el conductor, ni la autoridad cuentan con reglas claras. Este proyecto no crea el fenómeno; reconoce que existe y lo ordena.

II. JUSTIFICACIÓN: EL PROBLEMA QUE SE BUSCA RESOLVER

1. Una actividad masiva que el ordenamiento jurídico no reconoce

El Estatuto General de Transporte (Ley 336 de 1996) solo conoce dos categorías: el servicio público, prestado por empresas habilitadas con vehículos homologados, y el servicio privado, destinado a satisfacer necesidades propias de movilización. El transporte intermediado por plataformas en vehículo particular no encaja en ninguna de las dos, y por esa razón el Gobierno Nacional lo considera ilegal.

Así lo reiteró el Ministerio de Transporte en respuesta a derecho de petición elevado por el autor de esta iniciativa (Radicado MT No. 20261081191601 del 19 de agosto de 2026):[1]

> *"[E]l transporte en vehículos particulares a personas mediante cobro o tarifa, no se encuentra autorizado, esto de acuerdo a la normativa vigente que contempla las correspondientes consecuencias administrativas y de tránsito (…)".*
>
> *"[L]a utilización de una plataforma digital como mecanismo tecnológico de intermediación no constituye, por sí misma, autorización para que un vehículo particular preste un servicio público de transporte".*

La posición del Ministerio es jurídicamente consistente con la ley vigente. Precisamente por eso, la solución no puede venir por vía reglamentaria: exige una decisión del Legislador. Mientras la ley no cambie, la única respuesta posible del Estado ante un servicio que usan millones de personas seguirá siendo la sanción.

Según cifras del gremio de plataformas Alianza In, más de 1,2 millones de cuentas de conductores han prestado servicios de movilidad a través de aplicaciones, más de 185.000 taxistas las usan como canal complementario y cerca de 21,5 millones de cuentas de usuarios las utilizan.[2] Son cifras de parte, que el Estado no está en capacidad de verificar, lo cual es en sí mismo parte del problema, como se expone a continuación.

2. Un Estado que sanciona lo que no puede medir

La herramienta con la que hoy se responde al fenómeno es la infracción D.12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito): *"Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito"*. La sanción es una multa de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes y la inmovilización del vehículo por cinco días la primera vez, veinte la segunda y cuarenta la tercera.[3]

La Federación Colombiana de Municipios, administradora del SIMIT, entregó la información de comparendos D.12 impuestos en el país entre el 1 de enero de 2021 y el 31 de julio de 2026 (Oficio FCM-S-2026-031555 del 11 de agosto de 2026):[4]

Año	Comparendos D.12	Automóvil	Motocicleta
2021	36.295	25.598	7.501
2022	31.474	20.587	7.888
2023	28.503	18.892	6.982
2024	24.717	16.772	5.593
2025	24.846	14.565	7.789
2026 (ene–jul)	13.602	7.166	4.995
Total	**159.437**	**103.580**	**40.748**

Fuente: SIMIT – Federación Colombiana de Municipios, Oficio FCM-S-2026-031555. Elaboración propia.

Estas cifras permiten varias conclusiones:

- En cinco años y medio se han impuesto cerca de 160.000 comparendos D.12, es decir, un promedio aproximado de 29.000 por año en los años completos, lo que equivale a unos

80 cada día. Cada uno implica, además de la multa, la inmovilización del vehículo, que para muchos conductores es su única herramienta de trabajo.

- El automóvil concentra el 65% de las infracciones y la motocicleta el 26%. La sanción recae de manera abrumadora sobre el vehículo particular de uso cotidiano.
- La infracción se concentra en las grandes ciudades: Bogotá D.C. suma 52.160 comparendos (uno de cada tres del país), seguida por Medellín (13.119), Cali (7.909) y Barranquilla (6.965). Hay registros en 310 organismos de tránsito.
- Los comparendos cayeron cerca de un 32% entre 2021 y 2024 y se estabilizaron en 2025, sin que exista evidencia de que el uso de las plataformas haya disminuido. Todo indica que la sanción no contiene el fenómeno: se aplica de manera cada vez más esporádica y desigual, según la ciudad y el operativo.

Pero lo más revelador es lo que las cifras **no** pueden decir. La infracción D.12 agrupa por igual al conductor que presta el servicio a través de una aplicación, al transporte informal tradicional y a cualquier otro uso no autorizado del vehículo. El Ministerio de Transporte lo reconoce expresamente:

> *"[E]l Ministerio de Transporte no cuenta con una base de datos propia que permita identificar y discriminar, para el periodo 2021-2026, los comparendos D.12 específicamente asociados con conductores que prestan servicios mediante plataformas digitales de intermediación".*
>
> *"[L]os sistemas de información de tránsito no permiten necesariamente establecer una relación entre un comparendo impuesto a un vehículo particular y la utilización de una plataforma digital de intermediación".*

En otras palabras: el Estado sanciona una actividad sin poder distinguirla de otras, sin saber cuántas personas la realizan y sin poder evaluar si la sanción cumple algún propósito de política pública.

3. Un Estado sin información para regular

La respuesta del Ministerio de Transporte confirma un vacío de información completo sobre el sector:

- **Conductores:** "El Ministerio de Transporte no administra un registro nacional de personas que trabajen o presten servicios a través de plataformas digitales de intermediación (…). Por consiguiente, el Ministerio no puede certificar el número total de conductores".
- **Usuarios:** "El Ministerio de Transporte no administra ni posee un registro nacional de usuarios de plataformas digitales de intermediación de transporte", ni su distribución por ciudades o departamentos.
- **Plataformas:** el único registro existente es el de plataformas para taxi habilitadas bajo la Resolución 2163 de 2016.[5] El Ministerio reporta 26, casi todas habilitadas entre 2017

y 2019. Ninguna de las plataformas que intermedian el servicio en vehículo particular está registrada, porque no existe una figura legal que lo permita.

- **Estudios y política pública:** el Ministerio se abstuvo de entregar los análisis, conceptos y documentos técnicos que ha elaborado sobre la materia, invocando la existencia de procesos judiciales en curso sobre la regulación de las plataformas.

Este último punto merece atención. Tras más de una década de operación de las plataformas en Colombia, el debate sobre su regulación se está dando en los estrados judiciales y no en el Congreso, y la información técnica del Gobierno sobre el tema no está disponible para el Legislador. Esa situación, además de inconveniente, es contraria al principio democrático: las reglas de un mercado que involucra a millones de ciudadanos deben fijarse por ley, de forma deliberada y pública.

Por ello, el eje del proyecto es el **Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP)** (artículo 5), que por primera vez permitirá al Estado saber cuántas plataformas operan, quiénes son los conductores, qué vehículos usan y si cumplen con los requisitos mínimos de idoneidad.

4. Usuarios y conductores sin garantías

La ausencia de un marco legal no solo afecta al Estado. Tiene consecuencias concretas para las personas:

- **Pasajeros sin cobertura clara.** Ante un accidente, no existe una obligación legal de que la plataforma cuente con un seguro de responsabilidad civil que proteja a pasajeros y terceros más allá del SOAT.
- **Seguridad sin estándares mínimos.** No hay obligaciones legales sobre verificación de identidad, trazabilidad del viaje, canales de emergencia o atención de situaciones de violencia basada en género durante el servicio.
- **Conductores sometidos a decisiones automatizadas opacas.** La asignación de viajes, el precio y la desactivación de cuentas dependen de sistemas algorítmicos que el conductor no conoce y frente a los cuales no tiene un mecanismo de revisión.
- **Protección social incierta.** La Ley 2466 de 2025 reguló el trabajo en plataformas digitales de reparto, pero no el transporte de pasajeros.[6] Los conductores de plataformas de movilidad siguen sin reglas específicas sobre su afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral.
- **Opacidad en las comisiones.** El conductor no siempre conoce de antemano el porcentaje que retiene la plataforma ni los descuentos que se le aplican.

5. Un servicio de taxi atado a una regulación anacrónica

El servicio público individual tipo taxi opera bajo un esquema de cupos limitados, estudios de capacidad transportadora y tarifas fijas definidas por cada municipio. Este modelo generó un mercado secundario de compraventa de cupos que, en las principales ciudades, alcanzan valores de varias decenas de millones de pesos. Ese sobrecosto no se traduce en mejor servicio para el usuario ni en mayores ingresos para el conductor: funciona como una barrera de entrada que encarece la actividad y la hace menos competitiva frente a las plataformas.

Regular las plataformas sin modernizar el taxi dejaría a este último en desventaja. Por eso el proyecto aborda ambos servicios de forma simultánea.

III. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Desde la llegada de las plataformas de movilidad al país, el Congreso de la República ha conocido múltiples iniciativas para regular el servicio. Ninguna ha culminado su trámite, por archivo, por vencimiento de términos o por falta de consenso entre los actores del sector. Entre tanto, el Ministerio de Transporte ha mantenido la posición de que el servicio en vehículo particular no está autorizado, y la regulación se ha limitado a las plataformas para taxi (Resolución 2163 de 2016). El resultado es un vacío regulatorio que ya supera una década.

Este proyecto recoge las lecciones de esos intentos: no pretende convertir a las plataformas en empresas de transporte, lo que ha sido un punto de bloqueo recurrente, pero tampoco las deja sin obligaciones. Les asigna responsabilidades acordes con su función real de intermediación tecnológica.

IV. DERECHO COMPARADO

La experiencia internacional muestra que prohibir el servicio no ha sido eficaz y que la tendencia es regularlo mediante registros, estándares de seguridad y obligaciones de transparencia:

- **Chile – Ley 21.553 de 2023 (“Ley EAT” o “Ley Uber”).** Regula a las empresas de aplicación de transporte y crea registros de empresas, conductores y vehículos, con requisitos de idoneidad y estándares técnicos. Su reglamento entró en vigor en 2025. Es el antecedente regional más cercano al RUNSTIP.[7]
- **Ciudad de México – regulación de 2015.** Fue pionera en América Latina al exigir el registro de las plataformas y sus vehículos y al establecer una aportación del 1,5% por viaje con destino a un fondo para la movilidad. El monto del 1,5% previsto en este proyecto (artículo 18) está en ese orden de magnitud. Esta experiencia también dejó una lección: en México se cuestionó que los recursos no se ejecutaran. Por eso este proyecto fija en la ley los destinos obligatorios de la contribución.[8]
- **Unión Europea – Directiva (UE) 2024/2831 sobre trabajo en plataformas.** Establece obligaciones de transparencia sobre los sistemas automatizados de supervisión

y toma de decisiones, y el derecho a revisión humana de las decisiones que afecten significativamente al trabajador. El artículo 10 de este proyecto recoge ese estándar.[9]

V. CONTENIDO DEL PROYECTO

El articulado consta de veintitrés (23) artículos organizados en ocho títulos:

Título I. Disposiciones generales (arts. 1 a 4)

Define el objeto, los principios y los conceptos básicos: Operador de Plataforma de Intermediación para la Movilidad (OPIM), Plataforma de Intermediación para la Movilidad (PIM), Usuario Conductor, Vehículo asociado, Sistema de Gestión Algorítmica y Servicio de intermediación digital. La decisión central del proyecto está en el artículo 3: las plataformas se reconocen como prestadoras de un servicio tecnológico de intermediación, sin ser asimilables a empresas de transporte. El artículo 4 adiciona el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 para crear la categoría legal del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales, cerrando el vacío descrito en el capítulo II.

Título II. Registro y gestión de datos (arts. 5 a 7)

Crea el RUNSTIP, en el que deben inscribirse las plataformas, sus operadores, los conductores y los vehículos. Se exige el registro de los conductores que presten al menos diez (10) servicios en un año, con certificado de antecedentes judiciales y licencia de conducción vigente como requisitos mínimos. El registro de las OPIM se resuelve en cinco (5) días hábiles, tiene vigencia de cinco (5) años y no constituye un requisito habilitante. El Título consagra además la portabilidad del historial y la reputación del conductor (artículo 6), que evita que el conductor quede atado a una sola plataforma, y la protección de los datos de ubicación, biométricos y de comportamiento bajo las Leyes 1581 de 2012 y 1266 de 2008 (artículo 7).

Título III. Condiciones del servicio, precios y gestión algorítmica (arts. 8 a 10)

- **Vehículos (art. 8):** permite el uso de vehículos particulares o públicos sin cambio de placa, siempre que estén inscritos en el RUNSTIP y cumplan las condiciones técnicas, de seguros y de revisión técnico-mecánica que fije el reglamento.
- **Precios (art. 9):** reconoce la libre fijación de precios con base en oferta y demanda, conforme al artículo 29 de la Ley 336 de 1996, y admite que conductor y usuario pacten el precio a través de la plataforma. Como contrapartida, el usuario debe conocer previamente el valor del servicio y sus componentes, y la plataforma debe expedir factura electrónica.
- **Transparencia algorítmica y debido proceso (art. 10):** las plataformas deben informar al conductor, en lenguaje comprensible, las variables que determinan la asignación de servicios y el cálculo de precios, y ninguna desactivación o suspensión puede quedar en firme sin posibilidad de revisión humana a solicitud del afectado. Se garantiza

así el debido proceso (artículo 29 de la Constitución) frente a decisiones automatizadas, sin exigir la revelación del código fuente, que está protegido como secreto empresarial.

Título IV. Seguridad y pólizas (arts. 11 y 12)

El artículo 11 establece un catálogo de medidas de seguridad que las plataformas deben adoptar de forma proporcional a sus riesgos: verificación de identidad, identificación visible del vehículo y del conductor, trazabilidad del viaje, canales de emergencia, prevención de fraude, capacitación a conductores y mecanismos de alerta con diferenciación de violencias basadas en género. El artículo 12 obliga a las plataformas a contratar, a su costo, pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que cubran a pasajeros y terceros desde la aceptación del viaje hasta su terminación. Estas pólizas son complementarias al SOAT, que conserva la prioridad en la atención médica inmediata.

Título V. Obligaciones de las plataformas y protección de los conductores (arts. 13 a 16)

- **Obligaciones (art. 13):** facturación electrónica y responsabilidad tributaria, incluida la Presencia Económica Significativa; registro de conductores y vehículos; sistemas de calidad y de validación de identidad; al menos una sede física y un sistema de PQR; y colaboración con las autoridades en caso de siniestro o de conducta ilícita. En cada viaje debe discriminarse lo que corresponde al conductor y lo que cobra la plataforma.
- **Relación con el conductor (art. 14):** la plataforma puede usar cualquier forma contractual lícita, pero debe publicar de manera permanente sus porcentajes de intermediación, no puede hacer cobros no informados y debe acompañar al conductor que sufra un accidente o sea víctima de un delito.
- **Protección social (art. 15):** cuando la relación sea independiente, la plataforma debe verificar que el conductor esté al día en sus aportes al Sistema de Seguridad Social Integral, informar a las autoridades cuando no lo esté y proveer la información necesaria para liquidar sus planillas. Se trata de un primer paso de formalización que convierte a la plataforma en un agente de control del cumplimiento, sin desnaturalizar la autonomía del conductor independiente.
- **Transición energética (art. 16):** ordena a los Ministerios de Transporte y de Ambiente definir, en doce (12) meses, incentivos para vincular vehículos eléctricos o de bajas emisiones, en concordancia con la legislación vigente.

Título VI. Modernización del taxi y contribución (arts. 17 y 18)

El artículo 17 ordena al Ministerio de Transporte actualizar integralmente el Decreto 1079 de 2015 en seis (6) meses para: (i) desmontar gradualmente las reglas que permiten negociar cupos, tarjetas de operación y derechos de reposición; (ii) habilitar tarifas dinámicas para el taxi cuando use plataformas; y (iii) eliminar trámites ineficientes como los estudios de capacidad transportadora, sin afectar las

facultades de planeación de municipios y distritos. Con esto el taxi puede competir en igualdad de condiciones.

El artículo 18 crea una Contribución No Tributaria a cargo de las OPIM, equivalente al uno coma cinco por ciento (1,5%) del ingreso neto por cada servicio, que no puede trasladarse al conductor. Sus recursos tienen destinos obligatorios definidos en la ley: formación y bilingüismo de conductores, sustitución de vehículos de tracción animal, acceso a vivienda para conductores, sostenibilidad de la malla vial en los municipios donde operan las plataformas y un régimen especial de protección en salud para conductores.

Título VII. Inspección, vigilancia y control (arts. 19 a 21)

Asigna la inspección, vigilancia y control de las plataformas al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en coherencia con su naturaleza de intermediarias tecnológicas, y preserva la competencia de las autoridades municipales y distritales sobre el servicio de transporte (artículo 19). El artículo 20 adiciona al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 las infracciones B.24 (prestar el servicio sin cumplir los requisitos del RUNSTIP) y B.25 (suplantar o alterar la información de un conductor inscrito), que empezarán a regir un año después de la promulgación de la ley. Así, la sanción deja de recaer sobre el hecho de trabajar y pasa a recaer sobre el incumplimiento de los requisitos. El artículo 21 incluye una cláusula antievasión para cualquier esquema equivalente, sin importar su denominación.

Título VIII. Disposiciones finales (arts. 22 y 23)

Establece un periodo de transición de doce (12) meses, contados desde la expedición de la reglamentación, y la vigencia de la ley a partir de su promulgación.

VI. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

- **Competencia del Congreso (arts. 150 y 365 C.P.):** corresponde al Legislador regular los servicios públicos y fijar el régimen del transporte. El carácter de servicio público esencial del transporte, reconocido en la Ley 336 de 1996, exige que sus reglas se definan por ley.
- **Libertad de circulación, trabajo y libre escogencia de oficio (arts. 24, 25 y 26 C.P.):** el proyecto reconoce una actividad económica lícita de la que dependen cientos de miles de hogares y la somete a requisitos razonables en lugar de a la prohibición.
- **Libertad económica y libre competencia (arts. 333 y 334 C.P.):** se permite la concurrencia de nuevos modelos de prestación del servicio, bajo la dirección general de la economía a cargo del Estado.

- **Debido proceso (art. 29 C.P.) y habeas data (art. 15 C.P.):** se garantiza la revisión humana de las decisiones algorítmicas y la protección de los datos de conductores y pasajeros.
- **Contribución (art. 338 C.P.):** la ley fija directamente todos los elementos de la contribución: el sujeto pasivo (las OPIM), el hecho generador (cada servicio intermediado), la base gravable (el ingreso neto obtenido por cada servicio), la tarifa (1,5%) y los destinos de los recursos, vinculados al sector que la financia.
- **Marco legal concordante:** Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 (transporte), Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), Leyes 1581 de 2012 y 1266 de 2008 (protección de datos), Ley 1341 de 2009 (TIC) y Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte).

VII. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se precisa que el proyecto no ordena gasto con cargo al Presupuesto General de la Nación. El RUNSTIP se incorpora a la infraestructura de registros existente, y los programas previstos en el artículo 18 se financian exclusivamente con la contribución a cargo de las plataformas. Los incentivos del artículo 16 deberán definirse en concordancia con la legislación vigente y con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Por el contrario, se espera un efecto positivo sobre los ingresos públicos: la obligación de expedir factura electrónica por cada servicio (artículos 9 y 13) y el registro de plataformas y conductores formalizarán operaciones que hoy escapan al control de las autoridades tributarias, y la verificación de aportes (artículo 15) contribuirá a ampliar la base de cotizantes al Sistema de Seguridad Social Integral.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

En cumplimiento del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, se señala que este proyecto podría generar conflictos de interés a los congresistas que, ellos mismos o sus cónyuges, compañeros permanentes o parientes dentro de los grados de ley, sean propietarios, socios o directivos de empresas operadoras de plataformas de movilidad, de empresas de transporte público individual tipo taxi, o titulares de cupos o derechos de reposición de vehículos tipo taxi, y reciban un beneficio particular, actual y directo. Lo anterior no exime a cada congresista de identificar otras causales de impedimento.

IX. FUENTES

1. Ministerio de Transporte. Respuesta a derecho de petición, Radicado MT No. 20261081191601, 19 de agosto de 2026.
2. Federación Colombiana de Municipios – Dirección Nacional SIMIT. Oficio FCM-S-2026-031555, 11 de agosto de 2026, y anexo

"Rta_*Solic*_Info_*DerechoPetic*_CongresoRepublica.xlsx" (comparendos D.12 por organismo de tránsito y tipo de vehículo, 1 de enero de 2021 – 31 de julio de 2026).

3. Congreso de la República. Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, artículo 131, modificado por la Ley 1383 de 2010.
4. Congreso de la República. Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte; Ley 105 de 1993.
5. Ministerio de Transporte. Resolución 2163 de 2016, por la cual se reglamentan las plataformas tecnológicas para el servicio de taxi.
6. Congreso de la República. Ley 2466 de 2025 (reforma laboral). Resumen del régimen de plataformas de reparto en: Vanguardia, "Reforma laboral: así cambia el trabajo en Rappi y DiDi en Colombia", 1 de julio de 2025. Disponible en: https://www.vanguardia.com/economia/2025/07/01/reforma-laboral-asi-cambia-el-trabajo-en-rappi-y-didi-en-colombia/
7. Alianza In. Cifras del sector de movilidad en plataformas digitales en Colombia (cifras del gremio).
8. República de Chile. Ley 21.553 de 2023, que regula a las empresas de aplicación de transporte. Sobre la toma de razón de su reglamento: CNN Chile, abril de 2025. Disponible en: https://www.cnnchile.com/pais/contraloria-ya-tomo-razon-de-la-ley-uber-ahora-debe-ser-publicada-en-el-diario-oficial-para-entrar-en-vigor/
9. Ciudad de México. Regulación de empresas de redes de transporte (2015). Hosteltur, "Ciudad de México, pionera en Latinoamérica en regular servicios como Uber". Disponible en: https://www.hosteltur.com/lat/112200_ciudad-mexico-pionera-latinoamerica-regular-servicios-como-uber.html
10. Expansión Política, "Gobierno CDMX: destino del fondo de apps", 26 de enero de 2022. Disponible en: https://politica.expansion.mx/cdmx/2022/01/26/gobierno-cdmx-destino-fondo-de-apps
11. Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea. Directiva (UE) 2024/2831 relativa a la mejora de las condiciones laborales en el trabajo en plataformas. Disponible en: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2831/oj

---

[1]Ministerio de Transporte, Radicado MT No. 20261081191601 del 19 de agosto de 2026, en respuesta al derecho de petición Radicado MT No. 20263031413042.
[2]Alianza In, gremio que agrupa a plataformas como Uber, DiDi, Cabify y Picap. Son cifras del propio gremio, que ninguna entidad pública está hoy en capacidad de verificar.
[3]Ley 769 de 2002, artículo 131, literal D.12, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.
[4]Federación Colombiana de Municipios – SIMIT, Oficio FCM-S-2026-031555-DTI-400 del 11 de agosto de 2026, y su anexo en Excel. La solicitud fue trasladada por el Ministerio de Transporte mediante Radicado MT No. 20261081113591.
[5]Ministerio de Transporte, Resolución 2163 de 2016. Listado de plataformas habilitadas según el Radicado MT No. 20261081191601.
[6]Ley 2466 de 2025, capítulo sobre trabajo en plataformas digitales de reparto.
[7]República de Chile, Ley 21.553 de 2023. La Contraloría tomó razón de su reglamento en abril de 2025.
[8]Expansión Política, "Gobierno CDMX: destino del fondo de apps", 26 de enero de 2022.
[9]Directiva (UE) 2024/2831 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2024.

Cordialmente,

 **MAURICIO ANDRÉS TORO ORJUELA** Representante a la Cámara por Bogotá Partido Alianza Verde	 **CATHERINE JUVINAO CLAVIJO** Representante a la Cámara por Bogotá Partido Alianza Verde
 **Jaime Ignacio Arizabaleta Fajardo** Representante a la Cámara Departamento del Valle del Cauca Partido Centro Democrático	 **DANIEL FELIPE BRICEÑO MONTES** Representante a la Cámara por Bogotá Partido Centro Democrático
 **SANTIAGO CASTRO GÓMEZ** Representante a la Cámara por Valle del Cauca Centro Democrático	 **SIMÓN MOLINA GÓMEZ** Representante a la Cámara por Antioquia Movimiento Creemos

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

MARÍA LUCÍA VILLALBA GÓMEZ Senadora de la República Partido Nuevo Liberalismo	 **MARÍA DEL MAR PIZARRO GARCÍA** Representante a la Cámara por Bogotá Pacto Histórico