

Bogotá 29 de julio de 2015.

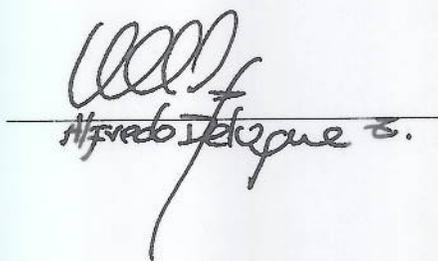
Doctor
Jorge Humberto Mantilla
Secretario General de la Cámara de Representantes
Ciudad.

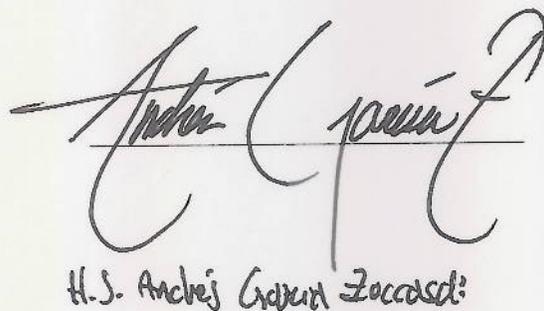
Señor Secretario,

Nos permitimos presentar a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley **"POR MEDIO DEL CUAL SE LICENCIA EL USO DE PLATAFORMAS VIRTUALES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS"**, de autoría del Representante a la Cámara y actual presidente de la misma corporación el Doctor Alfredo Deluque Zuleta y el Senador Andrés Felipe García Zuccardi; igualmente, bajo la coautoría de otros Congresistas quienes firman el proyecto.

Por lo anterior dejamos a consideración el presente proyecto de ley, en los términos de la exposición de motivos y en el ejercicio de las facultades constitucionales consagradas en el capítulo III de la Constitución Política, y legales establecidas en la ley 5ª de 1992.

De los Honorables Congresistas,


Alfredo Deluque Z.


H.S. Andrés Felipe García Zuccardi

PROYECTO DE LEY No. ___ SENADO.
“POR MEDIO DEL CUAL SE LICENCIA EL USO DE PLATAFORMAS
VIRTUALES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS”
EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA

Artículo 1.: Objeto de la Ley. La presente ley tiene por objeto implementar licencias para las empresas propietarias de plataformas virtuales que se usen en la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 2. Habilitación El Ministerio de Telecomunicaciones y el Ministerio de Transporte deberán licenciar a las empresas de plataformas virtuales para la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 3. Licenciamiento. El licenciamiento de Plataformas virtuales deberá cumplir con los requisitos establecidos en el Decreto Reglamentario expedido por parte del Gobierno Nacional, sin embargo las mismas deberán contener como mínimo lo siguiente:

1. Tipo de vehículo que prestará el servicio.
2. Placa del Vehículo que prestará el servicio.
3. Nombre y número de documento del conductor que prestará el servicio.
4. Foto del conductor.
5. Trayecto.
6. Tarifa del trayecto.
7. Calificación y observaciones del servicio prestado.

Artículo 4. Autorícese el uso plataformas virtuales dentro del servicio público de transporte, siempre y cuando estas estén licenciadas por el Ministerio de las Telecomunicaciones y el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. Las plataformas virtuales solo podrán usarse de acuerdo a la naturaleza en su modalidad y de acuerdo a las normas que lo regulan.

Parágrafo 2. La reglamentación del uso de plataformas virtuales en el servicio público de transporte reconocerá sistemas vigentes, sin que genere desequilibrio en el respectivo mercado.

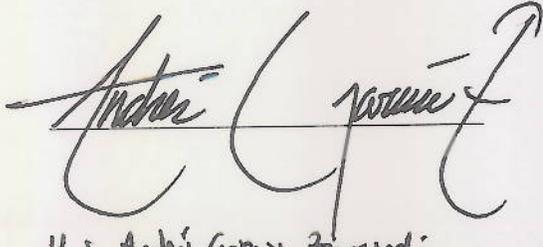
Artículo 5 Transición. El Gobierno Nacional y la autoridad local competente deberán reglamentar la presente ley antes de 3 meses a partir de su expedición.

Artículo 6: La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

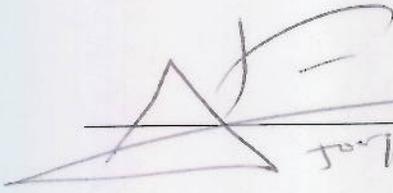
De los honorables Congressistas,



Alfredo Riquelme.



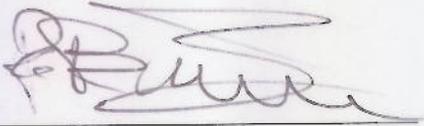
H. S. Andrés Contreras Zamora


Jorge R. Tamayo

Yi Oca Javier Corra Velaz



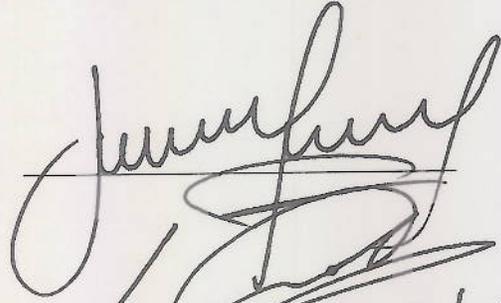




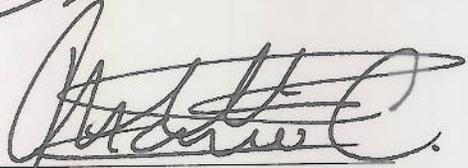
Julio M. Alvarez

Santos Villalobos

ELBERT DIAZ L.

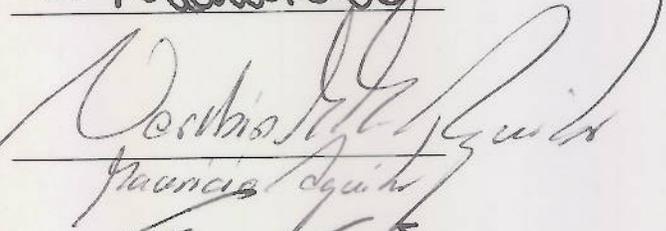


Geo M. Rodriguez R.

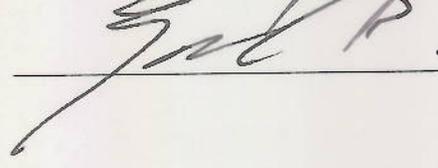


Jimmy Chanozo

Andriabel



Francisco Quiroga



LAS PRESENTES FIRMAS CORRESPONDEN AL PROYECTO DE LEY NO
"POR MEDIO DEL CUAL SE LICENCIA EL USO DE PLATAFORMAS
VIRTUALES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS

PROYECTO DE LEY No. ___ SENADO.

“POR MEDIO DEL CUAL SE LICENCIA EL USO DE PLATAFORMAS VIRTUALES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS”

EXPOSICION DE MOTIVOS.

1. OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de Ley permite la habilitación de plataformas virtuales que en la actualidad existen dentro del transporte público; las cuales deberán cumplir con un licenciamiento de calidad y legalidad que deberá ser implementado por parte del Ministerio de Telecomunicaciones.

En consecuencia se podrá definir la legalidad y la forma de prestación del servicio de las nuevas plataformas virtuales que en la actualidad operan y las próximas que estarán por implementarse.

2. LICENCIAMIENTO DE PLATAFORMAS VIRTUALES.

En la actualidad Colombia atraviesa por una transición en nuevas tecnologías, situación para la cual no nos encontrábamos preparados y ha desencadenado hechos negativos en el servicio de transporte, un ejemplo claro de ello es el que actualmente atraviesan los taxistas y la aplicación UBER; y entre taxistas y transporte especial.

Por esta razón, es importante dejar de precedente en esta exposición de motivos que UBER es solo una aplicación como muchas otras existentes que cumple una misma función, la cual es prestar un servicio por internet “economía colaborativa” y no es una empresa de transporte como se ha venido tergiversando a través de los medios de comunicación. Al ser esta una aplicación destinada al servicio de transporte la hace en algunos campos inequitativa frente al transporte tradicional pues los costos son superiores y cualquiera puede cumplir este rol de conductor, sin necesidad de cumplir los requisitos previos que deben cumplir los taxis amarillos.

El licenciamiento al cual se hace referencia en el presente proyecto refiere la posibilidad de un estudio de legalidad que deberá realizar el Ministerio de Telecomunicaciones junto con el Ministerio de Transporte para la puesta al mercado de este tipo de aplicaciones y plataformas virtuales.

2.4 ECONOMÍA COLABORATIVA O CONSUMO COLABORATIVO.

Para poder entrar a hablar del presente tema, se hace necesario poder definir el concepto de economía colaborativa:

“Se refiere a la manera tradicional de compartir, intercambiar, prestar, alquilar y regalar, redefinida a través de las tecnologías de la información y la comunicación y las nuevas maneras de medir la reputación de las personas.

El movimiento del consumo colaborativo supone un cambio cultural y económico en los hábitos de consumo marcado por la migración de un escenario de consumismo individualizado hacia nuevos modelos potenciados por los medios sociales y las plataformas de tipo peer-to-peer (red-entre-pares o red-entre-iguales).

En los servicios de consumo colaborativo las barreras de desconfianza se ven minimizadas gracias al uso de perfiles de usuarios con valoraciones y referencias añadidas por otros usuarios, lo que da origen a nuevas maneras de relacionarse, intercambiar, y monetizar habilidades y/o bienes económicos, lo que era impensable hace unos años¹”

Como se expresó, Colombia no se encuentra preparado para la puesta en marcha de nuevas tendencias económicas, pues en muchos casos compiten con deslealtad con servicios los cuales cumplen con requisitos expresos por parte de la autoridad competente. Esto no es nada diferente a lo que en la actualidad aplicaciones como UBER, MIAGUILA entre otras han implementado para el fácil acceso de servicios que producen dificultad en su acceso y esta colaboración permite la facilidad de allegar a satisfacer la necesidad.

En la actualidad no existe un pronunciamiento expreso por parte del Ministerio de Telecomunicaciones, respecto a este tema de las aplicaciones colaborativas pero queremos que con el presente documento jurídico crear un licenciamiento para la puesta en marcha de las aplicaciones que actualmente comparten el servicio de transporte.

La imparable economía colaborativa

Miles de plataformas electrónicas de intercambio de productos y servicios se expanden a toda velocidad en un abierto desafío a las empresas tradicionales
MIGUEL A. GARCÍA VEGA 21 JUN 2014 - 18:33 CEST

Compartir en vez de poseer. La economía colaborativa o consumo colaborativo quiere cambiar el mundo. Plantea una revolución abrazada a las nuevas tecnologías. El Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) le calcula un potencial de 110.000 millones de dólares (82.000 millones de euros). Hoy ronda los 26.000 millones. Y quienes participan a título personal en este sistema basado en intercambiar y compartir bienes y servicios a través de plataformas electrónicas se embolsan, según la revista *Forbes*, más de 3.500 millones de dólares (2.580 millones de euros).

De hecho, la Red está llena de ejemplos que cuentan ese éxito. Sabrina Hernández, una estudiante de la Universidad de San Francisco, cobra 40 dólares (30 euros) la noche, a través del sitio DogVacay, por cuidar perros en su casa. Al mes, dice, gana 1.200 dólares. Mientras que Dylan Rogers, un vendedor de coches de Chicago, recauda 1.000 dólares mensuales alquilando su BMW Serie 6 usado en RelayRides. Dos voces entre millones que revelan el calado del cambio. Tanto que esta era de la economía compartida “crea nuevas formas de emprender y también un nuevo concepto de la propiedad”, sostiene Thomas Friedman, columnista del periódico *The New York Times*.

¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Consumo_colaborativo

Ahí, quizá, reside la verdadera revolución. Desde la noche de los tiempos, el sentido de posesión ha sido inherente al ser humano; sin embargo, algo empieza a cambiar. “Hemos pasado de un mundo en el que sobra de todo a otro en la que la mayoría no puede disfrutar de lo que este siglo ofrece a menos que sea compartiéndolo”, apunta el inversor en nuevos negocios Rodolfo Carpentier. “Quien no puede tener se conforma con probar. Esto es lo que hace a este movimiento imparable”.

¿Aunque es solo eso, una respuesta a la frustración? Carlos Blanco, un conocido emprendedor español, cree que esta forma diferente de consumir es “una consecuencia de la digitalización, pero también una réplica frente a los abusos en los precios, el mal servicio y la pésima regulación”. Es un caballo de Troya dentro de un sistema que fomenta que en el planeta haya objetos valorados en 533.000 millones de dólares que no se utilizan.

A partir de ese intruso se entiende que esta propuesta es algo más que sofisticados algoritmos que casan oferta y demanda. Para algunos, el consumo colaborativo es una respuesta a la inequidad y la ineficiencia del mundo. Lo cuentan los números. El 40% de los alimentos del planeta se desperdicia; los coches particulares pasan el 95% de su tiempo parados; en Estados Unidos hay 80 millones de taladradoras cuyos dueños solo las usan 13 minutos de media, y un motorista inglés malgasta 2.549 horas de su vida circulando por las calles en busca de aparcamiento. ¿Podemos consentir ese desperdicio? ¿Hacen falta tantos coches? ¿Necesitamos esas taladradoras o perder ese tiempo? Al fondo, la Tierra alcanzará 9.000 millones de habitantes en 2050. Y habrá que alimentarlos, en un tiempo donde el paro será una pandemia. Hay algo de apocalíptico si juntamos todas estas ideas, pero también de hartazgo.

“El capitalismo sin control ha dejado a mucha gente desilusionada. Personas que buscan nuevos caminos que den sentido a sus vidas”, reflexiona Jan Thij Bakker, cofundador de [Shareyourmeal](#), una plataforma holandesa dedicada a compartir comida que empezó siendo un grupo de WhatsApp y que cerrará el año con 100.000 miembros.

Porque este nuevo consumo tiene mucho de maltusiano. Se multiplica a tal velocidad que ya hay 5.000 empresas compitiendo con las tradicionales. Y en todas las actividades. Intercambio de ropa (ThredUP), coches compartidos (Zipcar, SideCar, Lyft, Bluemove, Getaround), préstamos económicos (LendingClub), alojamiento de viajeros (Hipmunk), trueque de comida (Comparto), crowdfunding (KickStarter, Verkami).

Consciente de que, una vez abierta la caja de Pandora, las repercusiones son profundas, la Unión Europea redactó en enero pasado un dictamen de iniciativa para entender estos vientos. “El consumo colaborativo representa la complementación ventajosa desde el punto de vista innovador, económico y ecológico de la economía de la producción por la economía del consumo. Además supone una solución a la crisis económica y financiera en la medida que posibilita el intercambio en casos de necesidad”. ¿Demasiadas expectativas?

El consumo colaborativo tiene su lado oscuro: aplicaciones como Uber o Airbnb lo han revelado. Puede, aunque en la sociedad española el mensaje arraiga. La firma de estudios de mercado Nielsen dice que el 53% de los españoles estarían dispuesto a compartir o alquilar bienes en un contexto de consumo colaborativo. Ese porcentaje es nueve puntos superior a la media europea (44%). Aunque en países donde la recesión ha sido profunda, como Portugal (60%) o Grecia (61%), las ratios son más altas. “La crisis económica ha conducido a un cambio de mentalidad de los ciudadanos en su manera de relacionarse social y económicamente”, analiza Gustavo Núñez, director general de Nielsen Iberia.

Sin embargo, este consumo también tiene un lado oscuro. Aplicaciones como Uber o Airbnb lo han revelado. La primera conecta pasajeros con conductores; la segunda busca y comparte alojamiento. Ambas están bajo vigilancia. Uber es un gigante. En solo cuatro años de existencia ya vale 18.000 millones de dólares y opera en 132 países. Y su éxito ha chocado de frente en Europa contra el mundo del taxi, que le acusa de competencia desleal. El coloso se defiende. “No somos enemigos de los taxistas ni del sector. Las protestas [vividas la semana pasada en varias capitales europeas] son excesivas y lo único que pretenden es mantener la industria en un estado inmovilista”, argumenta un portavoz de la firma.

Tampoco se ha librado de los problemas Airbnb. Un sitio de alojamientos para particulares que surgió en 2007 y que ya ha encontrado cama a 10 millones de personas. Desde hace un par de meses, la Fiscalía de Nueva York investiga el impacto de estos alquileres a corto plazo, porque podrían restringir la oferta de inmuebles y volverlos menos asequibles en las grandes ciudades. Además, en la Gran Manzana, alquilar un apartamento completo por menos de 30 días es ilegal. Complicada convivencia. “Queremos trabajar con todas las partes implicadas en una regulación justa que permita a las personas alquilar de forma ocasional la casa en la que viven”, apuntan en Airbnb, y se refugian en los números. España es el tercer mercado más importante del mundo para la compañía, con más de 57.000 propiedades. ¿Impactarán estas cifras en su entorno? “No creo que desestabilice el sector inmobiliario, aunque puede frenar la construcción de viviendas”, observa Luis Corral, consejero delegado de Foro Consultores.

En el fondo estos modelos de éxito digitales tienen el problema de chocar contra el statu quo económico. Ya sea la industria del motor, los operadores turísticos o el mundo financiero, donde, por cierto, aparecen propuestas de desintermediación que amenazan la cuenta de resultados de los bancos, como la española Kantox, que propone el intercambio de divisas entre empresas. “Pero poco pueden hacer, la tecnología es imparable. El sector financiero será asediado como lo han sido los medios de comunicación o la música”, advierte el business angel Luis Martín Cabiedes.

De cualquier forma, compartir, prestar, alquilar son verbos que se expanden con una fuerza nunca vista por la economía mundial. Surgen miles de plataformas electrónicas que los emplean. Y aunque queda tarea pendiente —regular ciertas aplicaciones, para evitar que engorden la economía sumergida, y mejorar los derechos de los consumidores—, el éxito de esta forma de consumir revela una sociedad que quiere cambiar la manera en que vive. Buenos augurios en unos días en los que es difícil extraer poemas de las noticias.

Fuente: Diario el País 21 de junio de 2014.

http://economia.elpais.com/economia/2014/06/20/actualidad/1403265872_316865.html

De no poder regular las aplicaciones virtuales por su calidad y legalidad podremos llegar a los problemas que en la actualidad presenta Nueva York quienes hoy en día cuentan con aproximadamente 13.600 taxis amarillos y 20.600 vehículos que funcionan con UBER. Al respecto CNNEXPRESION el pasado 23 de julio de 2015 subió webpage lo siguiente:

Uber y la crisis de los taxis amarillos de Nueva York

El auge de la tecnológica ha afectado el valor de los permisos para operar un taxi en la ciudad; actualmente, NY tiene 13.600 taxis contra 20,600 autos Uber.

Por: Chris Isidore |

Jueves, 23 de julio de 2015 a las 06:03

NUEVA YORK (CNNMoney) — No puedes simplemente ponerte al volante de un auto amarillo y decir que eres un conductor de taxi de Nueva York.

Cada unidad debe tener una licencia emitida por la Ciudad de Nueva York, conocida como un medallón de taxi, que literalmente está pegado al cofre del auto.

La cuestión: cuestan cientos de miles de dólares.

Los precios de los medallones se habían disparado en los últimos años, hasta 50% entre 2009 y 2014, a un máximo de más de 1 millón de dólares cada uno.

Algunos conductores son dueños de sus medallones, pero a menudo los medallones son propiedad de las empresas que operan flotas de taxis.

Pero ahora el valor de estos medallones está siendo golpeado duramente a medida que los autos Uber inundan la ciudad. El precio de venta más reciente fue de solo 740,000 dólares, una baja de casi 40% respecto al año pasado.

Hay 13,600 taxis amarillos en la Ciudad de Nueva York. Pero la competencia de 20,600 autos Uber que pueden ser fácilmente llamados con una aplicación ha reducido drásticamente la base de clientes de los taxis.

Además de eso, muchos taxistas están optando por mejor trabajar para Uber, y eso deja a algunos taxis con un costoso medallón parados y sin aportar ningún ingreso.

Un resultado de la cambiante economía de la industria de los taxis es la batalla actual entre Uber y el Ayuntamiento. El alcalde de Nueva York, Bill de Blasio, está presionando para introducir una moratoria efectiva de un año sobre los autos nuevos de Uber. Uber ha respondido con una campaña de alto perfil de relaciones públicas acusando a De Blasio de estar comprado por la industria de los taxis.

La caída en el valor de los medallones ha creado una crisis financiera para los propietarios de taxis.

Muchos de ellos toman préstamos para comprar los medallones, así como un comprador de una vivienda financia una hipoteca. Sin embargo, estos préstamos duran solo algunos años, por lo que los propietarios deben seguir tomando nuevos préstamos. Eso era bastante fácil de hacer cuando el valor de los medallones seguía subiendo.

Pero los prestamistas grandes y pequeños —desde Citigroup hasta las cooperativas de crédito— se niegan a refinanciar los préstamos para los propietarios de medallones. Y al menos un prestamista, Nueva York Community Bank, está tratando de salir por completo del negocio de préstamos para medallones.

Si los propietarios de taxis no pueden refinanciar sus préstamos a corto plazo, los prestamistas pueden confiscar los medallones que pusieron como garantía. Eso llevaría a muchos a la quiebra, y las ventas de ejecución de sus medallones bajarían los precios aún más.

Citigroup está tratando de confiscar 89 medallones propiedad de Evgeny “Gene” Friedman, el mayor propietario de medallones de la ciudad, con el argumento de que sus valores han disminuido. Friedman, quien también fue un importante contribuyente a la campaña de De Blasio durante su exitosa carrera de 2013 por la alcaldía, está luchando contra la medida de Citi en la

corte.

“Nueva York tiene que hacer frente a la toma hostil intentada por un Silicon Valley tipo mafia, junto con bancos depredadores”, dijo Friedman en un comunicado. “Si los bancos dejan botado a este sector... podremos ver una crisis entre los propietarios de taxis y operadores en todo el país”.

Uber no es el único factor que hace caer los precios de los medallones, dice Andrew Murstein, presidente de Medallion Financial, un prestamista alguna vez especializado en este tipo de préstamos. Dijo que demasiados prestamistas hicieron demasiados préstamos respaldados por medallones, lo cual creó una burbuja de activos. Ahora que algunos prestamistas se están retirando, los precios se están normalizando.

Murstein dijo que los precios de los medallones han caído mucho más que el ingreso promedio de un taxi, que solo ha bajado abajo alrededor del 5%.

“Los precios de los medallones han bajado”, dijo, “pero para ser honestos, eran demasiado altos en primer lugar”.

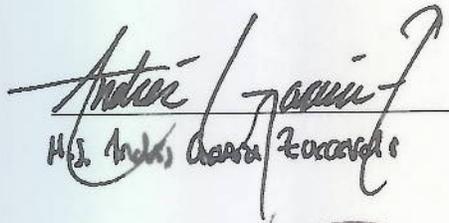
Fuente: CNNEXPRESION

<http://www.cnnexpansion.com/negocios/2015/07/22/taxis-amarillos-de-nueva-york-en-crisis>

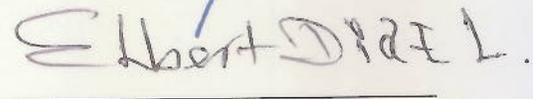
Nada diferente a lo anterior está ocurriendo en Colombia, ya que en la actualidad, por lo menos en Bogotá cada cupo cuesta alrededor de noventa y cien millones de pesos, generando de esta manera y como se expuso dentro del presente documento inconformidad dentro del gremio de los taxistas.

Por lo anterior se quiere con el proyecto de ley regular las aplicaciones virtuales y que las mismas se presten bajo modalidades justas y bajo vehículos legales que presten el servicio y de acuerdo a su naturaleza.

De los honorables Congresistas


Andrés Barrantes


Alfredo Pardo

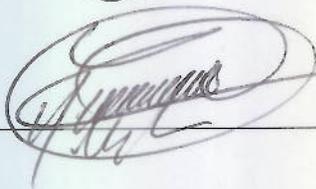

Alberto Díaz



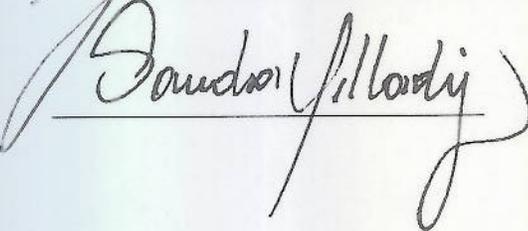
Juan Carlos Valle

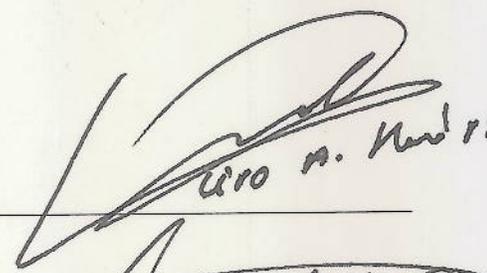


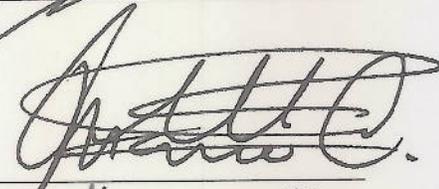


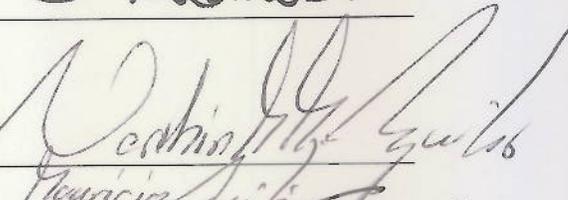


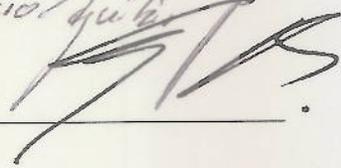










LAS PRESENTES FIRMAS CORRESPONDEN AL PROYECTO DE LEY NO _____
"POR MEDIO DEL CUAL SE LICENCIA EL USO DE PLATAFORMAS
VIRTUALES EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL DE PASAJEROS