Plataformas de transporte: seguros, tarifas y nuevas reglas si se aprueba la nueva ley

Boletín N°: 10

Out 21, 2026 COLOMBIA

Pedir un carro por una aplicación podría tener nuevas reglas de seguridad, precios y responsabilidad si el Congreso aprueba el proyecto de ley “Por allá sí voy”. La iniciativa permitiría formalizar el transporte intermediado por plataformas digitales, exigir pólizas para los viajes y establecer mecanismos para que un conductor pueda reclamar cuando una aplicación suspenda su cuenta. También abriría la puerta a operar con vehículos particulares inscritos en un registro nacional.

Mientras la propuesta no se convierta en ley, sin embargo, no cambia el marco jurídico que hoy restringe el transporte remunerado de pasajeros en vehículos particulares sin la autorización correspondiente.

La iniciativa, de autoría del representante Mauricio Andrés Toro Orjuela y con varios congresistas como coautores, parte de un problema concreto: millones de personas utilizan aplicaciones de movilidad, pero su existencia no significa que cualquier vehículo particular esté autorizado para prestar un servicio público de transporte.

El Ministerio de Transporte ha sostenido que el uso de una plataforma no constituye, por sí solo, esa autorización.

La diferencia tiene consecuencias para quienes conducen. La infracción D.12 del Código Nacional de Tránsito contempla una multa equivalente a 30 salarios mínimos diarios legales vigentes y la inmovilización del vehículo durante cinco días en la primera infracción, 20 en la segunda y 40 en la tercera. La exposición de motivos del proyecto registra 159.437 comparendos por esa infracción entre enero de 2021 y julio de 2026. De ellos, 103.580 correspondieron a automóviles y 40.748 a motocicletas.

Las cifras requieren una precisión: la infracción D.12 no identifica exclusivamente a conductores que trabajan con aplicaciones. También puede abarcar otras modalidades de uso no autorizado del vehículo. El propio Ministerio ha señalado que no cuenta con una base de datos que permita separar los comparendos asociados específicamente con plataformas digitales. Por eso, el registro sirve para dimensionar la aplicación de la norma, pero no para afirmar que todos esos conductores trabajaban con aplicaciones.

Un registro para ordenar la actividad

El cambio central sería la creación del Registro Único Nacional del Servicio de Transporte Intermediado por Plataformas Digitales (RUNSTIP), que funcionaría dentro

del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Allí tendrían que inscribirse las plataformas, sus operadores, los conductores y los vehículos vinculados al servicio.

Los conductores que completen al menos diez viajes en una plataforma durante el año tendrían que registrarse. Entre los requisitos mínimos previstos están contar con licencia de conducción vigente y certificado de antecedentes judiciales. Los vehículos particulares podrían utilizarse para prestar el servicio sin cambiar sus placas ni su clase de servicio, siempre que estén inscritos y cumplan las condiciones técnicas, de seguridad, seguros y revisión técnico-mecánica que se establezcan.

Para el usuario, la inscripción sería parte de un sistema con mayores exigencias de identificación y seguimiento. El proyecto ordena a las plataformas implementar medidas proporcionales a los riesgos, como verificar la identidad del conductor y del vehículo, permitir la trazabilidad del recorrido, habilitar canales de emergencia y denuncia, prevenir fraudes e incluir mecanismos de alerta frente a violencias basadas en género.

La iniciativa también exige pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, pagadas por las plataformas, que cubran a conductores, pasajeros y terceros desde que se acepta el viaje hasta que termina. Estas pólizas complementarían el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). La propuesta contempla que la Superintendencia Financiera intervenga en la regulación de esos seguros.

Son garantías planteadas en el articulado, no coberturas nuevas que un pasajero pueda exigir hoy por efecto de este proyecto. Su alcance dependería de la aprobación de la ley y de las normas que la desarrollen.

¿Qué pasaría con las tarifas y las cuentas de los conductores?

El proyecto reconoce que las plataformas pueden fijar libremente sus precios según la oferta y la demanda, y permite que conductor y pasajero acuerden el valor mediante la aplicación. A cambio, el usuario tendría que conocer de antemano el precio y sus componentes, y recibir un comprobante con información del recorrido y el costo.

La propuesta también busca dar más herramientas a los conductores frente a las decisiones automatizadas de las aplicaciones. Las plataformas tendrían que explicar, en un lenguaje comprensible, las variables generales que utilizan para asignar viajes y calcular tarifas. Si suspenden, sancionan o desactivan permanentemente una cuenta, el afectado podría solicitar una revisión humana antes de que la decisión quede en firme.

Esto no obligaría a las empresas a revelar su código fuente ni sus secretos comerciales. La exigencia sería explicar los criterios generales y permitir que una persona revise las decisiones que afectan al conductor. El proyecto, además, plantea la portabilidad del historial y la reputación, para evitar que estos queden atados a una sola plataforma.

En materia laboral, el texto no convierte automáticamente a los conductores en empleados de las aplicaciones. Para las relaciones que se mantengan bajo una modalidad independiente, propone que las plataformas verifiquen los aportes al sistema de seguridad social e informen a las autoridades cuando no se realicen. La obligación, por tanto, no equivale a reconocer por sí misma un contrato laboral ni a resolver todas las discusiones sobre la relación entre aplicaciones y conductores.

El costo para las plataformas y la modernización del taxi

Otro componente es una contribución no tributaria del 1,5 % sobre los ingresos netos que obtengan las plataformas por cada viaje. El pago estaría a cargo de los operadores y no podría trasladarse al conductor ni descontarse de su participación. Según el proyecto, los recursos financiarían formación y bilingüismo para conductores, programas de vivienda y salud, reconversión laboral, eliminación de vehículos de tracción animal y mantenimiento vial en los municipios donde operen las plataformas.

El Ministerio de Transporte tendría que reglamentar la recaudación y distribución de esos recursos. La destinación propuesta está definida en el articulado, pero su funcionamiento dependería de las reglas que se adopten y de cómo se administren los fondos.

La iniciativa también incluye cambios para el taxi tradicional. Plantea actualizar su regulación, habilitar tarifas dinámicas cuando el servicio se solicite mediante plataformas y desmontar gradualmente las reglas que permiten negociar o transferir cupos y derechos de operación. También busca reducir requisitos que considera ineficientes, sin eliminar las competencias de municipios y distritos para planificar el transporte.

El proyecto asigna al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones funciones de inspección, vigilancia y control sobre las plataformas, mientras las autoridades territoriales conservarían sus competencias en materia de transporte. Además, prevé nuevas infracciones relacionadas con operar sin cumplir los requisitos del registro o falsificar la identidad, con entrada en vigor sujeta a los plazos de implementación establecidos en el texto.

Si el Congreso aprueba la iniciativa, el Ministerio de Transporte tendría que reglamentar el registro en un plazo de doce meses y desarrollar otros componentes dentro de los términos previstos. La propuesta no elimina de inmediato las sanciones actuales ni convierte automáticamente en legal cualquier viaje solicitado por una aplicación.

Fuente

Fuente: El Espectador

Enlace:
https://www.elespectador.com/economia/plataformas-de-transporte-seguros-tarifas-y-nuevas-reglas-si-se-aprueba-la-nueva-ley/#google_vignette