

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Bogotá, D.C.,

Doctora
ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ
Ministra de Transporte
MINISTERIO DE TRANSPORTE
Calle 24 No. 62-49. Piso 9
Centro Comercial Gran Estación II
Ciudad

REFERENCIA: OBSERVACIONES AL PROYECTO DE DECRETO
«Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2
del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del
Sector Transporte»

En mi condición de Concejal de Bogotá y como Coordinador de la Comisión Accidental que se conformó en el Concejo de Bogotá, D.C. sobre el Taxismo, en la que se están adelantando mesas de trabajo sobre temas que afectan al Sector y en donde se generan planteamiento de posibles soluciones y se proyectan estrategias para alcanzar la excelencia del servicio; en acompañamiento de algunos de sus actores, que han asistido a las mesas de trabajo en el Cabildo Distrital, presentar las observaciones al Proyecto de Decreto de la referencia, en los siguientes términos:

1

ACÁPITE DE LOS CONSIDERANDOS:

EL TRANSPORTE PÚBLICO ES UN SERVICIO ESENCIAL:

Que conforme a lo consagrado en el Artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio de transporte público individual de pasajeros – taxi -, es un SERVICIO PUBLICO ESENCIAL, regulado por el Estado bajo los principios de la libre competencia y derechos de los usuarios.

Principios que, de alguna manera, están siendo desconocidos en algunas disposiciones del Proyecto de Decreto, objeto de las presentes observaciones, como más adelante se demostrará.



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2



ACÁPITE DEL ARTICULADO:

I.- **“Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones.** Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **Capacidad transportadora global de la modalidad:** Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, determinado por la autoridad competente de la jurisdicción mediante un estudio técnico.
2. **Capacidad transportadora individual:** Es cada una de las capacidades transportadoras que conforman la capacidad global de la respectiva jurisdicción y cuyo titular es la persona natural o jurídica a quien se le asigna por sorteo o que la adquiere mediante cesión de alguien que ya la ocupaba dentro de la modalidad.
3. **Capacidad transportadora operacional de las empresas:** Es el número de vehículos vinculados a las empresas de transporte de la modalidad y que podrá ser variable en función de las vinculaciones y desvinculaciones que la empresa efectúe.
.....”¹

En el proyecto de decreto se esboza en repetidas ocasiones el término **Capacidad Transportadora**, el cual no ha sido aplicado debidamente al transporte público Individual, teniendo en cuenta que es un término apropiado y enfocado para el transporte público colectivo tal como lo contempla el Decreto 1079 de 2015 , Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el Libro 2, Parte 2, Capítulo 1.- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. Mientras en el Capítulo 3, que hace referencia al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, establece que el ingreso de taxis al servicio público de transporte, por incremento, no se realiza hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico y, si ello se da, se autorizara el ingreso de manera individual a persona natural. Por eso, no se puede hablar de capacidad transportadora respecto a los taxis. Así se ha comprendido correctamente por las autoridades

¹ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte».



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

territoriales, como es el caso de Bogotá, en donde se Reglamentó la Capacidad Transportadora del servicio público colectivo a través de la Resolución Distrital 415 de 2003.

La capacidad Transportadora, se obtiene del estudio técnico encargado de evaluar el número mínimo de vehículos que se requieren para atender una demanda de pasajeros que usaran una ruta con un origen y un destino específicos, un recorrido determinado y sus condiciones propias del tiempo, horario y frecuencia.

Una vez reorganizados los trazados y servicios ofrecidos por el transporte público colectivo, son transferidos al Sistema de Transporte Masivo Transmilenio y es la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá quien desarrolla los estudios técnicos para establecer las necesidades de movilización de los usuarios de Transporte Público colectivo sujeta a una capacidad transportadora asignada a las empresas que cubrirían las Troncales Américas – calle 13, norte Quito sur y suba, según lo previsto en el art. 7 del decreto 115 del 16 de Abril de 2003. Posteriormente la resolución 1388 de 2003, estableció la capacidad transportadora global del servicio público de transporte **colectivo** para el Distrito Capital. Derogada tácitamente por la resolución S.T.T 278 de 2005.

3

Sin embargo, de manera irresponsable el proyecto de decreto, pretende incorporar al servicio público individual, el cual no es sujeto de recorridos, rutas ni horarios, los decretos reglamentarios del servicio colectivo, en un total desconocimiento de la dinámica del sector y mucho menos de la práctica.

“Resolución 415 de 2003.....

RESUELVE

Capítulo I

Capacidad transportadora global de Bogotá D.C.

Artículo 1. Definición de capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo en el Distrito Capital.- La capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital, corresponderá a la suma de las capacidades mínimas requeridas por las rutas o servicios autorizados para prestar servicios de transporte público **colectivo** en la ciudad, según las necesidades de movilización establecidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte,



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210

Línea 018000112448

www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

con base en los estudios técnicos respectivos, incrementada en un porcentaje máximo de cinco por ciento (5%) que se concederá para la flota de reserva; en ningún caso la capacidad transportadora máxima autorizada a la totalidad de las empresas de transporte público colectivo de la ciudad podrá superar la capacidad transportadora global.

Artículo 2. Fijación de la capacidad transportadora global.- *La capacidad transportadora global de la ciudad será fijada por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y podrá ser modificada por la misma autoridad cada vez que se presenten circunstancias que lo justifiquen, de conformidad con lo establecido en la presente Resolución”².*

Así mismo se otorgan las condiciones para asignar una mayor capacidad transportadora a las empresas por medio de Licitación Pública, solo en los casos que se “*liciten nuevas rutas o servicios*”

Teniendo en cuenta lo anterior de manera nada coherente, el proyecto de decreto, toma sin análisis previo, las normas ya citadas y las adapta de manera irresponsable, confundiendo los derechos individuales de matrícula y posterior afiliación a las empresas asignándoles el término “capacidad transportadora individual” inaplicable al modelo de transporte individual de taxis, cobijado por la libre competencia en un modelo de libre afiliación y cambio de empresa de acuerdo a los valores agregados ofrecidos por cada una de ellas.

Las empresas de transporte Público individual NO requieren capacidad transportadora, debido a las características propias en la prestación del servicio. La oferta y demanda de pasajeros está dada por el universo de usuarios que requieran el servicio en la ciudad de Bogotá, lo que dio como resultado, que el parque automotor de Transporte individual de la ciudad fuera congelado mediante el Decreto 613 de 1993. Lo cual no fue revisado ni tenido en cuenta en el artículo 2.2.1.3.7.4 del proyecto de decreto, fiel copia de las condiciones establecidas para el Transporte Público Masivo.

² Decreto 415 de 2003





PROPUESTA:

Teniendo en cuenta lo expuesto, de manera comedida solicitamos se ajuste este artículo de acuerdo a la naturaleza del transporte público individual – taxi.

- II.- **“Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio.** *El servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, tendrá los siguientes niveles de servicio:*

1. Nivel Básico.....

Primer inciso:

La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte³.

Nota: Lo subrayado es fuera del texto.

OBSERVACIONES:

En este inciso del artículo enunciado, se está induciendo como único medio para el cálculo y cobro de las tarifas por la prestación del servicio de transporte en el nivel básico, el uso de plataformas tecnológicas, y a lo largo de todas las disposiciones del proyecto de decreto, se confirma esta apreciación.

Ya que, con la lectura del articulado, se pudiese pensar que sólo a través de la utilización de las plataformas tecnológicas, se prestaría un servicio seguro y con tarifas justas, seguras y verificables, cuando ello no es cierto.

³ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte».- Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

El proyecto de Decreto, no hace mención del otro dispositivo que, por Código Nacional de Transporte, contempla como instrumento idóneo para liquidar la tarifa por la prestación del servicio de transporte individual – taxi, que ES EL TAXIMETRO.

Recordemos lo establecido por la ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, respecto al TAXIMETRO:

“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada”.⁴

Y si analizamos lo preceptuado en el artículo 89 de la referida norma, se puede concluir que en BOGOTA, TODOS LOS VEHICULOS HAN SIDO AUTORIZADOS PARA PRESTAR EL SERVICIO CON TAXIMETRO:

“ARTÍCULO 89. TAXÍMETRO. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario”.⁵

6

Pero, debido a la inseguridad que ha venido presentado este dispositivo, dada la adulteración de la que han sido objeto algunos de ellos, alterando las tarifas por la prestación del servicio, la Superintendencia de Industria y Comercio, adoptó la norma R21 de la Organización Internacional de Metrología Legal – OIML -, mediante Resolución No. 88918 de 2017, en la que ordena la implementación de un TAXIMETRO ELECTRONICO ANTIFRAUDE, es decir no es susceptible de manipulación ni adulteración.

Esta Resolución estableció un periodo para su implementación de dos años, iniciando su vigencia el pasado 1 de julio de 2018 hasta el 1 de julio de 2020.

⁴ Ley 769 de 2002.

⁵ Ibídem.





TODO DISPOSITIVO QUE LIQUIDA TARIFA, MEDIDA O PESO, DEBE SER OBJETO DE VERIFICACION METROLOGICA

EL TAXIMETRO por ser un instrumento o dispositivo de medición que sirve para liquidar tarifas por la prestación del servicio público de transporte terrestre individual en el nivel básico –TAXI -, es sujeto de control metrológico y de verificación periódica.

En Colombia la máxima autoridad de control metrológico, es la Superintendencia de Industria y Comercio, encargada de expedir los reglamentos técnicos metrológicos que deben cumplir todos los instrumentos, que en el caso que nos ocupa, es el utilizado para determinar el costo de la prestación de un servicio público, que es el del transporte terrestre individual – TAXI, en el nivel BASICO.

La vigilancia sobre el cumplimiento de los reglamentos técnicos metrológicos, es igualmente adelantada por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio e incluye de la misma manera a los titulares de los instrumentos de medición, a los reparadores, a los Organismos Autorizados de Verificación Metrológica, a los Organismos Evaluadores de la Conformidad, y a todos aquellos actores que intervienen en las actividades metrológicas relacionadas.

Es importante tener en cuenta que, en el evento, en el que la Superintendencia de Industria y Comercio no hubiese establecido ningún reglamento técnico sobre un equipo sujeto de control metrológico, se debe adoptar las Recomendaciones de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL –OIML-, para cada tipo de equipo, tal como lo consagra el Decreto 1595 de 2015, en el siguiente artículo:

“Artículo 2.2.1.7.14.2. Directrices en relación con el control metrológico. Todos los equipos, aparatos, medios o sistemas que sirvan como instrumentos de medida o tengan como finalidad la actividad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, en la salud, en la seguridad o en la protección del medio ambiente o por razones de interés público, protección al consumidor o lealtad en las prácticas comerciales, deberán cumplir con las disposiciones y los requisitos establecidos en el presente capítulo y con los



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

*reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto **expida la Superintendencia de Industria y Comercio** y, **en su defecto, con las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal - OIML para cada tipo de instrumento**”⁶.*

Nota: Lo subrayado y negrilla fuera de texto.

Es necesario dar a conocer que en materia de metrología legal el máximo foro internacional es la Organización Internacional de Metrología Legal “OIML”, que es una organización intergubernamental instituida por la Convención y constituida por los Estados miembros y por los miembros observadores, desde el año 1955. El objeto central de la Organización, es promover la armonización mundial de los procedimientos de metrología legal, desarrollando una estructura técnica que proporcione a los miembros directrices metrológicas para elaborar requisitos nacionales y regionales relacionados con la fabricación y el uso de instrumentos de medida. A través de tal Convención se regula la estructura orgánica de la OIML y su operatividad en el campo de la metrología legal, siendo éste un punto importante para Colombia porque a partir de las recomendaciones y la adopción de los más estrictos estándares trazados por la OIML en materia de control de mediciones, puede normalizar las pautas de los productos nacionales con el fin de obtener beneficios en el comercio en general y en las relaciones de consumo.

8

Colombia es Estado Miembro de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA – OIM-, mediante la Ley 1514 de 2012.

TAXÍMETRO ELECTRÓNICO ANTIFRAUDE:

En materia de los equipos de medición legal, que son los TAXIMETROS, la OIML elaboró para sus países miembros la Recomendación R21, “*Taximeters, Metrología and technical requirements, test produceres and test report format*”, norma internacional conforme a la cual se fijaron los requisitos técnicos y metrológicos del presente reglamento técnico metrológico.

⁶ Decreto 1595 de 2015.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

La Superintendencia de Industria y Comercio, cuyas funciones, entre otras, son salvaguardar los derechos de los consumidores, proteger la libre competencia y vigilar el cumplimiento de las normas relacionadas con los reglamentos técnicos y metrología legal, expidió el pasado 28 de diciembre de 2017 la Resolución 88918, en la que acoge la Recomendación R21 de la OIML.

Requisitos Técnicos que ofrecen seguridad, certeza en la medición y confianza para los usuarios, teniendo en cuenta la inviolabilidad que representa el TAXÍMETRO ELECTRÓNICO, frente a cualquier intento de manipulación de los mismos.

Así las cosas, la SIC acogiendo la Recomendación R21 de la OIML, expidió la Resolución 88918 de 2017 que empezó a regir el pasado 1 de julio de 2018 y va hasta el 1 de julio de 2020, pero que por la confusión y zozobra presentada en el gremio con las normas distritales que se han pretendido implementar, que desconocen totalmente esta disposición, imponiendo otros requisitos que no están establecidos en la Ley 769 de 2002 so pena de sanciones, ha impedido que el beneficio y bondades que trae la Resolución 88918 no se haga exigible por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad.

9

**CONCEPTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y
COMERCIO, EN EJERCICIO DE ABOGACIA DE LA COMPETENCIA
FRENTE A LA RESOLUCION 88918 DE 2017**

Dentro del concepto que emitió la Superintendencia de Industria y Comercio al Señor Viceministro de Transporte, Dr. Juan Camilo Ostos, de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, en la página 6, hizo referencia al ejercicio de abogacía de la competencia de la SIC., frente a la Resolución 88918 de 2017, al expresar:

*“La Resolución 88918 de 2017 surtió el trámite de la competencia que culminó con el **concepto 17-349828-3 del 31 de octubre de 2017**, en el cual **la Delegatura para la Protección de la Competencia de esta Superintendencia consideró que la norma propuesta no generaba preocupaciones desde la perspectiva de la libre competencia, toda vez que se basa en una recomendación internacional, lo cual reduce el riesgo de que un requisito técnico pueda erigirse como una barrera injustificada a la entrada. Además, observó que la expedición del Reglamento***



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Técnico Metrológico se ajustaba a la recomendación realizada en un estudio del Grupo de Estudios Económicos de la Superintendencia de Industria y Comercio, que había evidenciado una falta de efectividad de los taxímetros debido en parte a una insuficiencia de la norma técnica usada hasta el momento”⁷

Nota: La negrilla es fuera del texto.

Más adelante, la SIC determina como requisito importante en el TAXIMETRO ELECTRONICO, contenido en la Resolución 88918 de 2017, la SEGURIDAD DEL DISPOSITIVO AL NO PERMITIR ADULTERACIONALGUNA:

“Uno de los requisitos técnicos más importantes es la “inalterabilidad de la información”, conforme con el cual (sic) la cual la información proveniente del taxímetro debe ser fiel y única y el sistema de medición del taxímetro debe ser capaz de reconocer cualquier impuso que altere la información real, y en consecuencia rechazarlo.”⁸

Esta inviolabilidad que ofrece el TAXIMETRO ELECTRONICO contenido en la Resolución 88918 de 2017, es tan radical que, en el evento de pretender realizar cualquier maniobra de adulteración del mismo, este se bloquea y no permite la continuación de su uso, además de funcionar única y exclusivamente para determinado vehículo.

10

A continuación, nos permitimos reproducir la noticia que se dio a conocer con mucho beneplácito no solo para los consumidores, sino hasta por los mismos taxistas que VEN EN EL NUEVO TAXÍMETRO ELECTRÓNICO, la solución para poder brindar un servicio con tarifas justas, seguras y verificables, QUE LES PERMITIRAN RECOBRAR LA CONFIANZA DEL USUARIO:

“RESOLUCIÓN 88918 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2017. Superindustria establece requisitos de calidad para taxímetros con el fin de garantizar cobros justos a los consumidores. Bogotá, 4 de enero de 2018

⁷ Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, página 6.

⁸ *Ibidem.*



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- **Con el fin de evitar que los taxímetros puedan ser manipulados indebidamente y que se pueda adulterar su medición, la Superintendencia de Industria y Comercio expidió el Reglamento Técnico de Taxímetros.**
- **A partir del 1 de julio de 2018, todos los taxímetros que se produzcan o importen al país deberán cumplir con requisitos técnicos y metrológicos para garantizar que las mediciones de tiempo y distancia que toman son precisas en todo momento. Y para ello, fabricantes e importadores deberán demostrar que cumplen la regulación de la SIC a través del certificado de conformidad respectivo.**
- **Adicionalmente, en aquellos municipios del país donde sea obligatorio el uso de taxímetros, será necesario que este tipo de instrumentos sean instalados y reparados en talleres certificados previamente; y deberán tener revisión periódica anual para garantizar su buen funcionamiento por parte de organismos de verificación acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC.**
- **La implementación del reglamento técnico se hará de manera gradual por parte de las Alcaldías Municipales, sin que se supere el plazo fijado por la Superindustria el cual vence el 1 de julio de 2020.**
- **De esta manera, se busca proteger los intereses de los usuarios del servicio público de taxi en todo el país, generando confianza en la prestación de ese servicio que transporta a cientos de miles de colombianos diariamente.**
- **La vigilancia en la prestación del servicio de taxi continuará a cargo de las Secretarías de Movilidad de cada municipio y de la Superintendencia de Industria y Comercio dentro del marco de sus competencias”⁹.**

11

Para mayor comprensión del objeto de la referida Resolución de la SIC, nos permitimos analizar lo preceptuado en el artículo 1, que a la letra reza:

“ARTÍCULO 1. Adicionar el Capítulo Octavo en el Título VI METROLOGÍA LEGAL de la Circular Única de la Superintendencia de Industria y Comercio, el cual quedará así:

CAPÍTULO OCTAVO. REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO APLICABLE A TAXÍMETROS ELECTRÓNICOS

⁹<https://www.dinero.com/pais/articulo/superindustria-establece-requisitos-de-calidad-para-taximetros/253830>



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

8.1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto Único 1079 de 2015 del Sector Transporte.

La norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos, en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxi, frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje o recorrido en taxi.

Para cumplir este objetivo, el presente reglamento establece los requisitos técnicos, metrológicos y administrativos que debe cumplir el taxímetro electrónico, el procedimiento de evaluación de la conformidad; define las obligaciones para productores e importadores y señala cuáles son las disposiciones a cumplir frente a la verificación metrológica de este tipo de instrumentos, una vez se encuentre en servicio¹⁰.

Veamos lo consagrado en cada uno de los incisos, del referido artículo:

“La presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.2.1.3.3. Del Decreto único 1079 de 2015 del Sector Transporte”.

Esta Resolución de la Superintendencia de Industria y Comercio, en armonía con lo establecido en el Decreto Nacional 2297 de 2015 y con los principios rectores del transporte público (Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996) y del Decreto Único 1079 de 2015 del Sector de Transporte (Capítulo 3), **regulan la existencia** de los vehículos que prestan el servicio de transporte público terrestre **en el nivel BÁSICO**.

“La norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos, en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxi, frente a la precisión y exactitud con

¹⁰ Resolución 88918 de 2017 de la SIC



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje o recorrido en taxi”.

Este inciso es coherente con las disposiciones legales en Colombia y directrices de la Organización Internacional de Metrología, de la cual Colombia es miembro, que determinan que todo instrumento o dispositivo que tenga como fin, medir, pesar o liquidar tarifa por la prestación de un servicio, o que es utilizado en el comercio, DEBE SER JUSTO, EXACTO EN LA MEDIDA, PESO O LIQUIDACION DE TARIFA, de tener que ser objeto de CONTINUA VERIFICACIÓN.

En el caso que nos ocupa EL TAXIMETRO ELECTRONICO, cumple con requisitos técnicos que dan lugar a que la tarifa a pagar en tiempo y distancia SEA EXACTA, CONFIABLE, SEGURA Y VERIFICABLE EN FAVOR DE LOS USUARIOS.

“Para cumplir este objetivo, el presente reglamento establece los requisitos técnicos, metrológicos y administrativos que debe cumplir el taxímetro electrónico, el procedimiento de evaluación de la conformidad; define las obligaciones para productores e importadores y señala cuáles son las disposiciones a cumplir frente a la verificación metrológica de este tipo de instrumentos, una vez se encuentre en servicio”.¹¹

13

Condiciones y calidades que NO CUMPLE UNA APP Y/O PLATAFORMA TECNOLÓGICA, como así lo ha conceptuado la Superintendencia de industria y comercio, en el documento ya referido, pero que nos permitimos nuevamente recordar algunos apartes, frente a las plataformas tecnológicas que se pretenden utilizar para la liquidación de tarifas en los vehículos de transporte público individual en el nivel básico.

**CONCEPTO DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
EMITIDO AL MINISTERIO DE TRANSPORTE CON FECHA 17 DE
OCTUBRE DE 2018, frente a LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS,
QUE CALCULAN TARIFAS**

¹¹ Resolución No. 88918 de 2017 de la Superintendencia de Industria y Comercio.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

“...las normas distritales se concentran en definir características de las plataformas y no en los objetivos de política pública que debe perseguir el servicio público de transporte”. (concepto 17 de octubre de 2018 de la SIC. - página 12)

“...La elección de la plataforma tecnológica como mecanismo para calcular la tarifa no está debidamente justificada.

Un aspecto a evaluar tiene que ver con la confiabilidad que la plataforma tiene para calcular la tarifa. Esta apreciación es pertinente pues, al tratarse de una exigencia e intervención del Distrito en la economía, este debe procurar adoptar el mecanismo más fidedigno.

Por lo tanto, esta consideración se basa en que para los taxímetros existe un Reglamento Técnico Metrológico adoptado en Colombia mediante la Resolución 88918 de 2017 y basado en una recomendación de la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML), **mientras que, a la fecha, no existe reglamento técnico metrológico para el cálculo de tarifas de transporte proveído mediante plataformas que usen GPS, no sólo en Colombia sino en ningún país del mundo...**” (Concepto 17 de octubre de 2018 de la SIC, página 12).

En otro aparte del concepto referido, reitera dicha apreciación la SIC, en los siguientes términos:

“La delegatura para el Control y Verificación de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal de la Superintendencia de Industria y Comercio expidió la Resolución 88918 del 28 de diciembre de 2017, mediante el cual estableció el Reglamento Técnico Metrológico que será aplicable a los taxímetros electrónicos utilizados para liquidar el precio a pagar por el Servicio de Taxi en el nivel básico, con el fin de asegurar la calidad de las mediciones y generar credibilidad y confianza en los usuarios en la relación con la precisión y exactitud con la cual se liquida la tarifa. El artículo 2 establece que **“los requisitos establecidos en el presente reglamento técnico metrológico tampoco aplican a los sistemas de geo referenciación que se utilizan para determinar el precio del servicio de transporte individual de pasajeros los cuales no son instrumentos de medición sujetos a control metrológico”** (resaltado fuera del texto)”¹²

¹² Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, página6.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Para la Superintendencia de Industria y Comercio, resultaría más beneficioso para el usuario, que el Ministerio de Transporte como las autoridades de tránsito territoriales, DIERAN CUMPLIMIENTO a la Resolución 88918 de 2017 de la SIC, e inicien las acciones necesarias, para implementar el TAXIMETRO ELECTRONICO, que no solo ofrece SEGURIDAD Y CERTEZA EN LA TARIFA al usuario, sino que le va a resultar más económico, ya que si la liquidación se realiza a través de plataforma, se incrementa su costo por la utilización de la misma.

Así las cosas, se daría libertad al usuario que desee gozar de una tarifa asequible a su capacidad de pago, liquidada a través de taxímetro electrónico, o que opte por LA LIQUIDACION DE LA TARIFA A TRAVES DE UNA PLATAFORMA TECNOLOGICA, que, por el hecho de ser a través de este método, sufrirá un incremento POR USO.

La anterior afirmación emerge de los siguientes apartes del documento de la SIC:

“Con la anterior consideración, esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa, ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos en el servicio de Taxi. Sin embargo, el hecho de que una tecnología para el cálculo de la tarifa del Servicio de Taxi (los taxímetros) ya está suficientemente decantada y probada a nivel mundial, a tal punto que la OIML haya realizado una recomendación con base en la cual muchos países, incluido Colombia, han adoptado Reglamentos Técnicos Metrológicos, mientras que para las plataformas tecnológicas esto no haya sucedido todavía, impone una carga argumentativa más alta para el regulador a la hora de justificar la elección de plataformas tecnológicas por encima de los taxímetros para el cálculo de las tarifas, toda vez que está en juego la protección de los derechos de los consumidores.”¹³ La negrilla y subrayado es fuera de texto.

15

Así las cosas, lo más recomendable sería adoptar el modelo de la mayoría de los países en el mundo, en DONDE SE LIQUIDA LA TARIFA A TRAVES DEL TAXIMETRO ELECTRONICO, sin perjuicio de la utilización de una

¹³ ¹³ Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, página 13.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

plataforma tecnológica para la solicitud del servicio y para transmisión de datos y como verificadora de la tarifa calculada por medio del taxímetro.

PROTECCION DE LAS EMPRESAS DE TAXIMETROS EN BOGOTA Y EN EL PAIS

El mantener la liquidación de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público individual, a través del TAXIMETRO ELECTRONICO, que es ANTIFRAUDE además de reunir muchos requisitos técnicos contemplados en la Resolución 88918 de 2017 y que, repetimos, ni el gobierno nacional ni los gobiernos territoriales, han adelantado acciones para dar cumplimiento a esa norma nacional que VENCE EL PROXIMO 1 de julio de 2020, no solo es en PROTECCION DEL CONSUMIDOR, de acuerdo a la consideración de la SIC., antes enunciadas, sino que también debe mirarse desde la perspectiva de la protección de un sector de la economía de la ciudad y del país, ya que, son muchos los empresarios taximetrístas que se han visto perjudicados con todo este panorama de ambigüedad y zozobra jurídica, que se ha presentado los últimos años, al pretender implementar normas de manera improvisada, sin considerar que han constituido restricciones a la libre competencia y a los derechos de los consumidores¹⁴.

16

Se ha desconocido por parte del Gobierno Nacional y Gobiernos Territoriales, la imperiosa necesidad de IMPLEMENTAR lo ordenado por la SIC, que es la DEL TAXIMETRO ELECTRONICO ANTIFRAUDE. Acción necesaria para cambiar el imaginario que se ha vendido de una manera muy hábil, para REEMPLAZAR de manera tajante el taxímetro por UNA PLATAFORMA TECNOLÓGICA, para liquidar las tarifas por el servicio de un transporte público individual, sin ser éstas últimas un instrumento de medición como lo afirma la SIC, en su concepto. Ya que, no han sido sometidas a la verificación metrológica.

¹⁴ Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, página 22.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Y con esta decisión, se estaría ACABANDO DE MANERA TAJANTE también a la EMPRESA COLOMBIANA DE LOS TAXIMETRISTAS.

Estas pequeñas empresas de Taximetristas en Bogotá y en el país, DESEAN Y RECLAMAN LA IMPLEMENTACION DE LOS TAXIMETROS ELECTRONICOS ANTIFRAUDE, y por ello, a través de estas mesas de trabajo de la Comisión Accidental que se adelantan en el Concejo de Bogotá, se han adelantado tareas muy fructíferas para este sector de la economía de la ciudad, y a la fecha de manera conjunta con el Coordinador Académico de Electricidad y Electrónica del SENA, se ha construido las normas de competencia laboral y los cursos complementarios, para INICIAR EN EL SEGUNDO SEMESTRE DE ESTE AÑO ESTA CAPACITACION PARA LOS PRIMEROS 30 EMPRESARIOS DE TAXIMETROS DE BOGOTA, EN EL PAIS. Capacitación con su respectiva competencia laboral, necesaria para la implementación del Taxímetro Electrónico.

Como pruebas de lo aseverado, nos permitimos adjuntar en 5 folios las diferentes comunicaciones que se han cruzado con el SENA y las evidencias sobre el avance de las tareas.

17

Así las cosas, LA DISPOSICION CONTEMPLADA EN EL PROYECTO DE DECRETO OBJETO DE ESTAS OBSERVACIONES, NO SON NADA AFORTUNADAS, CUANDO DESCONOCE, CUANDO HACE OMISION TOTAL A LA POSIBILIDAD DE UTILIZAR EL TAXIMETRO, COMO DISPOSITIVO PARA LIQUIDAR LA TARIFA POR EL SERVICIO de taxi, y cuando ignora que se debe hacer cumplir la norma nacional de la implementación del taxímetro electrónico ANTIFRAUDE, según Resolución 88918 de 2017.

VERIFICACION DE LA IMPLEMENTACION DEL TAXIMETRO ELECTRONICO – Resolución 88918 de 2017 por la Superintendencia de Industria y Comercio.

No comprendemos la postura del Gobierno Nacional y Distrital, frente a lo consagrado en la Resolución 88918 de 2017 de la Superintendencia de



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Industria y Comercio, que hace referencia, conforme ya se expuso a la implementación de un TAXIMETRO ELECTRONICO CON LA RECOMENDACIÓN R21 DE LA OIML, que lo convierte en un dispositivo que, además de liquidar una tarifa segura, justa y verificable, como lo hemos repetido en muchas oportunidades, LO CONVIERTE EN UN DISPOSITIVO ELECTRONICO ANTIFRAUDE, generando confianza y seguridad en el usuario.

La Superintendencia de Industria y Comercio, en el ejercicio de sus funciones, dio inicio a una jornada de sensibilización de la Resolución 88918 de 2017 y su implementación, entre el gremio de las empresas de Taxímetros.

Ejemplo de lo afirmado, es la visita realizada el día de hoy, 17 de junio de 2019 a Ocho (8) diferentes empresarios de taxímetros, como se evidencia en la copia adjunta, en la que aparecen las firmas de quienes fueron visitados por parte de Funcionarios de la Superintendencia de Industria y Comercio, para tal fin.

Igualmente acompaño en un folio el volante que están dejando en los diferentes establecimientos de comercio de los Taximetristas, dando información sobre la exigencia de la implementación de la Resolución en comento.

Se genera entonces, una inquietud muy válida en el sector, si por una parte se está generando el proceso necesario por parte de la SIC , de verificar la implementación de los TAXIMETROS ELECTRONICOS ANTIFRAUDE, ¿ Por qué no incluir dentro del proyecto de decreto, un parágrafo en el que indique esta obligación normativa y que daría lugar a alcanzar lo que se persigue con la pretendida implementación de una plataforma tecnológica para liquidar la tarifa, cuando esta no es segura, ni justa ni está sometida a verificación metrológica? ¿Y si por el contrario perjudicaría al usuario con un incremento obligado en la tarifa, por el solo hecho de utilizar dicha plataforma tecnológica?



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PROPUESTA:

Con fundamento en lo expuesto, se hace necesario modificar el primer inciso del numeral 1, del artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio., de tal forma que rece de la siguiente forma:

*“1. **Nivel Básico.** El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi del nivel básico, es aquel que se presta garantizando al usuario que pueda acceder al servicio, abordando el vehículo directamente en las vías o solicitándolo a través de canales de comunicación de voz y datos, y, que el pago pueda hacerse en efectivo, medios electrónicos, o cualquier otro medio de pago.*

*La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, **el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio**, de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.*

En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas se expidan, deberán fomentar la eficiente prestación del servicio, la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas.

Para el nivel básico los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.

PARAGRAFO: La tarifa de la prestación del servicio de transporte público individual en el nivel básico, se hará a través de un dispositivo electrónico sometido a verificación metrológica, como el Taxímetro Electrónico consagrado en la Resolución 88919 de 2017 o norma que lo modifique o sustituya.

Entremos ahora a revisar el numeral 2 del mismo artículo que a la letra establece:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

“2. Nivel de Lujo...”

El acceso por parte del usuario sólo puede realizarse previo registro en la plataforma tecnológica y se debe realizar la solicitud haciendo uso de la misma en cada servicio. En consecuencia, los vehículos con tarjeta de operación vigente para la prestación del servicio en el nivel de lujo no podrán recoger los pasajeros directamente en la vía pública, sin que con anterioridad estos lo soliciten a través de una plataforma. El pago del servicio se podrá realizar por medios electrónicos u otros medios de pago.

*La plataforma utilizada deberá cumplir con los requisitos establecidos en este capítulo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte **con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones**”¹⁵.*

OBSERVACIONES:

Es importante tener en cuenta que desde la promulgación del Decreto 2297 de 2015, que de alguna manera está siendo derogado tácitamente, mediante este proyecto de Decreto, obedece muy seguramente a las observaciones que, en su momento, en el ejercicio de la Abogacía de la Competencia emitió la Superintendencia de Industria y Comercio, bajo el radicado No. 15-280358-10 de fecha 26 de noviembre de 2015, en el que planteó al Ministerio de Transporte unas recomendaciones, para la expedición del Decreto 2297 de 2015, sin que se hubiesen observado para dicha norma:

20

¹⁵ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte»- Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio.





3. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De acuerdo con las consideraciones presentadas anteriormente, la Superintendencia de Industria y Comercio concluye:

- ✓ Que el proyecto de decreto sometido a consideración persigue una finalidad pro competitiva, como lo es la de crear un nuevo producto que satisfaga el interés de los consumidores de contratar un servicio de transporte terrestre individual de lujo y que haga uso de las tecnologías de la información.
- ✓ Sin embargo, existen preocupaciones específicas en relación con algunas disposiciones del proyecto de decreto, las cuales podrían tener como efecto una restricción de la oferta y de la demanda tanto en los servicios de lujo como básico, así como la creación de posibles barreras de entrada al servicio de lujo.
- ✓ Lo anterior, acentuaría las fallas de mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto de decreto, teniendo como un posible efecto que se generen incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha.
- ✓ La imposición de limitaciones a la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas directamente al usuario, podría inhibir el desarrollo de innovaciones disruptivas que resuelvan eficientemente las fallas del mercado sin requerir la intervención del estado en la economía.

16

Esa misma preocupación fue manifestada por la Superintendencia de Industria y Comercio, en el concepto emitido al Ministerio de Transporte, el pasado 17 de octubre de 2018, como respuesta frente a las normas distritales que pretende implementar la Secretaría Distrital de Movilidad, pero que aplican para el caso que nos ocupa.

En dicho concepto, la SIC, determinó frente al artículo 4° del Decreto 456 de 2017, una violación a la libre competencia, bajo los siguientes términos:

“En relación con las normas distritales, el artículo 4 del Decreto 456 de 2017 establece que los conductores del Servicio de Taxi pueden atender servicios que

¹⁶ Concepto de la SIC.- Abogacía de la Competencia. Rad.15-280358-10



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

hayan sido solicitados i) mediante cualquier plataforma tecnológica o ii) por atención directa en las vías.

De acuerdo con la terminología utilizada en las normas analizadas, se desprende que el término “**plataforma tecnológica**”, excluye tecnologías como las llamadas de voz a través de teléfono (fijo o móvil), los mensajes de texto (SMS), o redes sociales como Facebook o Twiter, a través de las cuales perfectamente un usuario puede solicitar un servicio de taxi. **Esto implica una flagrante violación al principio de neutralidad tecnológica.**¹⁷

Pero, además al realizar la SIC un análisis sobre la Resolución 220 de 2017, de la misma Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá, encuentra igualmente una violación flagrante a al principio de la neutralidad tecnológica, al expresar:

“Por su parte el anexo 2 de la Resolución 220 de 2017 establece que las plataformas tecnológicas “deberán suministrar la información mediante envío de mensajes **en formato JavaScript Object Notation (JSON)** a la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM) utilizando tecnología de transferencia de **Estado Representacional (REST)**” (resaltado fuera de texto).

Este es otro evidente caso de violación al principio de neutralidad tecnológica: La secretaria Distrital de Movilidad obliga a las plataformas tecnológicas a utilizar determinado formato y determinada tecnología, sin tener en cuenta que otras tecnologías o formatos podrían cumplir el mismo objetivo”. Concepto 17 de octubre de 2018 de la SIC, página 18.

Conceptos que muy seguramente dieron lugar, repetimos, a derogar tácitamente, el Decreto 2297 de 2015, determinando, específicamente en este artículo del Proyecto de Decreto, que las plataformas tecnológicas a utilizarse en los vehículos de transporte público individual, serán reglamentadas por el Ministerio de Transporte en acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, al preceptuar en el último inciso del artículo en análisis:

“La plataforma utilizada deberá cumplir con los requisitos establecidos en este capítulo y **en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de**

22

¹⁷ Concepto de la SIC. De fecha 17 de octubre de 2018. Emitido al Ministerio de Transporte.





Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones¹⁸

Lo que quiere decir que hasta tanto no se expida la respectiva reglamentación, las plataformas que han sido autorizadas a la fecha por el Ministerio de Transporte, bajo el imperio de unas normas, expedidas, sin tener en cuenta las recomendaciones de la SIC y que, repetimos, se están derogando tácitamente (Decreto 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016), da lugar a que se incorpore un párrafo transitorio en este artículo en el que se brinde claridad y seguridad jurídica al sector del taxismo, en el que se determine que **las plataformas autorizadas, no pueden ser utilizadas, hasta** tanto no se ajusten a los requisitos del nuevo proyecto de decreto y a la reglamentación mencionada.

PROPUESTA:

Adicionar un párrafo en el **Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio**, común para los dos numerales, de tal forma que establezca:

“PARAGRAFO:

Las plataformas tecnológicas a utilizar en el transporte público individual, solo podrán entrar a operar una vez se ajusten a la reglamentación, que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

III. **“SECCIÓN 6 .**

Vinculación y desvinculación de equipos. Artículo 2.2.1.3.6.1.

Equipos

“2. Vehículos para el nivel de lujo..”¹⁹

¹⁸ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte»- Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio.

¹⁹ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte»- Artículo 2.2.1.3.6.1.Equipos.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

OBSERVACIONES:

En este numeral del referido artículo, sugerimos incluir como color distintivo del taxi en el nivel de lujo, **que sea de color negro**, como se consagraba en el Decreto 2297 de 2015.

En este mismo artículo, párrafo 2 que reza:

“Parágrafo 2. Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros”.

Sugerimos, establecer como incentivos, estrategias que favorezcan la adquisición de vehículos con tecnologías limpias, dado el alto costo que representa su compra, como ofrecer alternativas de financiación con crédito blandos, establecer exenciones arancelarias especiales, exenciones temporales y especiales de impuestos. Pero no, generar mayor caos en movilidad, al levantar como incentivo la restricción de circulación que exista en su momento.

Estas estrategias serían las que realmente generarían un verdadero estímulo para que vehículos con tecnologías limpias, entren a reemplazar los equipos que están causando un impacto ambiental negativo de nuestro ecosistema. Por eso, reclamamos del Ministerio de Transporte, que incluya dentro de la Resolución que establece exención de IVA para tal fin, se incluyan otras estrategias que tengan el mismo fin, como las relacionadas en nuestra propuesta. Sólo de esta forma, se podrá obtener una respuesta inmediata y exitosa del reemplazo de una flota de taxis, vetustos, que no solo impactan negativamente el medio ambiente, sino que también ofrecen riesgos en seguridad vial en accidental, como son los famosos zapatos, BENEFICIANDO IGUALMENTE A LA CIUDAD Y AL USUARIO.





PROPUESTA:

“Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se prestará en equipos matriculados o registrados para dicho servicio y debidamente homologados por el Ministerio de Transporte, para tal efecto los vehículos deberán cumplir además con las siguientes especificaciones técnicas:

1. Vehículos para el nivel básico: Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, contar con una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos y deberán contar con los dispositivos de seguridad activa y pasiva establecidos en la Resolución 3752 de 2015 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique o sustituya.

2. Vehículos para el nivel de lujo: Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, **de color negro** y deberán contar con:

- a) Sistema ABS (Sistema antibloqueo de frenos)
- b) Sistema BAS (Sistema de asistencia a la frenada).
- c) Sistema EBD (Distribución de la fuerza de frenado electrónica).
- d) Sistema ESC (Control electrónico de estabilidad).
- e) Asistencia de Arranque en Pendiente (HLA)
- f) Como mínimo con seis (6) Airbag, 2 frontales, 2 de tórax y 2 de tipo cortina que protegen las plazas delanteras y traseras.
- g) Recordatorio de uso del cinturón de seguridad
- h) Frenos de disco adelante y atrás.
- i) Aire acondicionado.
- j) Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.
- k) Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
- l) Los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos técnicos, elementos de identificación, documentos requeridos y estándares de servicio que

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

deberán cumplir los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual en vehículo taxi, según el nivel de servicio.

Parágrafo 2. *Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer estrategias para facilitar la renovación de la flota con tecnologías limpias, al ofrecer alternativas de financiación con crédito blandos, exenciones arancelarias especiales, exenciones temporales y especiales de impuestos.*

IV.- “Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. *La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta.*

La capacidad transportadora para la prestación del servicio público de transporte individual es global por cada jurisdicción y a cada propietario de vehículo homologado para prestar el servicio de transporte individual, la autoridad de transporte competente le asignará la capacidad transportadora individual.

26

La capacidad transportadora operacional de las empresas se constituirá de la sumatoria de las capacidades transportadoras individuales de los vehículos vinculados a la empresa y por tanto las autoridades de transporte no le fijarán capacidad transportadora a las empresas habilitadas para esta modalidad.

La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente²⁰.

²⁰ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte»- Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

OBSERVACIONES

Se sugiere que el inciso subrayado sea eliminado, toda vez que con esa disposición se abre la posibilidad que la autoridad territorial determine de manera arbitraria una capacidad transportadora individual.

PROPUESTA:

Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta.

La capacidad transportadora operacional de las empresas se constituirá de la sumatoria de las capacidades transportadoras individuales de los vehículos vinculados a la empresa y por tanto las autoridades de transporte no les fijarán capacidad transportadora a las empresas habilitadas para esta modalidad.

La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

27

V.- “Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto”.²¹

²¹ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte»- Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de Empresa.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

OBSERVACIONES:

Consideramos que este único inciso del artículo referido, debe ser reemplazado por el que tenía originalmente el decreto 1079 de 2015, toda vez que es necesario que la empresa a la está afiliado el vehículo además de enterarse de manera oportuna de la decisión del cambio de empresa, pueda también, asegurar los pendientes que el propietario y/o conductor tengan para con la empresa vinculante, ya sea de carácter administrativo (como comparendos, multas) o pendientes judiciales (como proceso ante fiscalía por accidentes de tránsito, como lesiones, muertes, etc.).

De tal manera que quede, así:

*“Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto, **adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.**”*

28

En el mismo sentido y por las mismas razones, es necesario mantener el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.3.6.5., que fue adicionado por el decreto 2297 de 2015, pero que ofrece tranquilidad a la empresa, al propietario y al conductor, al saber de las reglas existentes frente a un cambio de empresa, que lejos de pretender, convertirse en un impedimento para la libertad de optar a una desvinculación, establece responsabilidades claras a las partes:

*“**Parágrafo 3.** Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo.*

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Para la vinculación del vehículo repuesto, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja.”²²

La negrilla es fuera del texto.

Así las cosas, la propuesta será la siguiente, frente al artículo en análisis:

PROPUESTA:

“Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.”

Parágrafo 1°. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo distrito, municipio o Área Metropolitana.

Parágrafo 2°. De conformidad con lo previsto la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación.

Parágrafo 3. Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido.

29

²² Decreto 1079 de 2015



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

Para la vinculación del vehículo repuesto, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja

- VI.- **“Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control.** Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control”²³.

Si realizamos un cotejo frente a este artículo contra la disposición contenida sobre esta materia en el Decreto 1079 de 2015, evidenciamos que fue eliminada la última expresión del artículo, que consagraba:

“DEBIDAMENTE LAMINADA. SEGURIDAD DEL USUARIO”.

Expresión que es necesaria, no solamente en cumplimiento de la Ley, sino que, además, es una imperiosa necesidad frente al usuario que no disponga de un dispositivo electrónico para verificar la identidad del conductor y vehículo, para su tranquilidad y seguridad, debe contar con la opción de poder verificar todos los datos al momento de solicitar el servicio o durante él.

Otro factor que debemos tener en cuenta es la circunstancia nada ajena a la realidad: Caída del servicio de internet, como está ocurriendo en este momento a nivel nacional (14 de junio de 2019, a las 8:00 a.m.), que impediría utilizar la verificación de tales datos a través de una plataforma tecnológica.

Es por ello que sugerimos que el artículo que nos ocupa, se mantenga conforme se encuentra en la ley 1079 de 2015:

²³ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte». Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

PROPUESTA

“Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control **debidamente laminada**. (Decreto 1047 de 2014, artículo 12).”²⁴

VII.- “Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas elaborarán o actualizarán dentro de los 3 primeros meses del año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta:

1. **“Nivel de servicio básico:** Este nivel de servicio tendrá una “tarifa básica” regulada, la cual será establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, el valor de la tarifa básica será actualizada anualmente de conformidad con los resultados del estudio de costos de la canasta del transporte, haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, para viabilizar el establecimiento de recargos dinámicos a la “tarifa básica”, asociados a tiempos de espera: detenido o por congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente”²⁵

²⁴ ²⁴ Decreto 1079 de 2015.- Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control.

²⁵ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte».



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

OBSERVACIONES:

Consideramos que el inciso de este artículo, no es aplicable para la liquidación de tarifa para la prestación del servicio de transporte público en el nivel básico, por las razones antes expuestas.

Razones que podemos resumir que mientras no sea sometida una APP o plataforma tecnológica a VERIFICACION METROLOGICA, en amparo de los derechos de los consumidores, ésta no puede convertirse en un dispositivo para liquidar la tarifa por la prestación de un servicio de transporte, en el nivel básico, ya que, sólo el TAXIMETRO ELECTRONICO, es el ideal para que pueda arrojar una tarifa, JUSTA, SEGURA Y VERIFICABLE, requisitos que contempla el Decreto 1595 de 2015, en el artículo 2.2.1.14.2.

“Artículo 2.2.1.7.14.2. Directrices en relación con el control metrológico. Todos los equipos, aparatos, medios o sistemas que sirvan como instrumentos de medida o tengan como finalidad la actividad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, en la salud, en la seguridad o en la protección del medio ambiente o por razones de interés público, protección al consumidor o lealtad en las prácticas comerciales, deberán cumplir con las disposiciones y los requisitos establecidos en el presente capítulo y con los reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto expida la Superintendencia de Industria y Comercio y, en su defecto, con las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal - OIML para cada tipo de instrumento”²⁶.

32

Nota: Lo subrayado y negrilla fuera de texto.

Es por eso que, reiteramos la necesidad que tanto el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, como los Gobiernos Territoriales, inicien las acciones necesarias para implementar el TAXIMETRO ELECTRONICO según Recomendación R21 de la OIML, de la que Colombia es Estado parte, y que ofrece garantías y seguridad a los usuarios, por la exactitud de sus tarifas y la inviolabilidad del dispositivo, como ya se ha manifestado.

²⁶ Decreto 1595 de 2015.





De lo que se concluye que se debe eliminar el inciso del artículo analizado, de tal manera que quede, así:

PROPUESTA

“Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas elaborarán o actualizarán dentro de los 3 primeros meses del año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta:

- 1. Nivel de servicio básico:** Este nivel de servicio tendrá una “tarifa básica” regulada, la cual será establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, el valor de la tarifa básica será actualizada anualmente de conformidad con los resultados del estudio de costos de la canasta del transporte, haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya.
- 2. Nivel de servicio lujo:** Este nivel de servicio tendrá una “tarifa mínima” que resultará de sumar a la “tarifa básica” calculada con la metodología para el nivel básico, un valor extra asociado a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación.

Adicionalmente, para el nivel de lujo, se deben estructurar factores de cálculo, que viabilicen el establecimiento de recargos dinámicos a la “tarifa mínima”, relacionados con tiempos de espera, congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas. En todo caso, estos factores adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de qué trata este artículo.

Toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran”



VII- “SECCIÓN 9

Desarrollo de competencias para conductores Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores.

El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

En el nivel de lujo, el servicio se prestará a través de conductores que cuenten con certificación de competencia laboral en normas propias del oficio, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte. Sólo pueden conducir vehículos, en el servicio del nivel de lujo, conductores que estén previamente inscritos en la plataforma tecnológica”.²⁷

Consideramos que esta diferenciación que se establece en la formación de competencias de los conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte individual en el nivel básico, frente a la formación de competencias de los conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte individual en el nivel de lujo, no es nada afortunada, pues lleva implícita una violación a un tratamiento de igualdad, frente a la prestación de un mismo servicio.

Este desarrollo de competencias para conductores debe ser bajo las mismas condiciones y exigencias, indistintamente si es para el servicio en el nivel básico como en el nivel de lujo, pues, esta formación de competencias laborales debe ir enfocado AL SER HUMANO y no dependiente del modelo de la máquina o equipo.

Es tan importante la forma como desempeñe su labor frente al usuario el que conduce un vehículo básico, como el que conduce uno de lujo.

Por eso, consideramos que debe unificarse el criterio para el desarrollo de competencias para conductores. Es decir, la CAPACITACION DEL SER

²⁷ Proyecto de Decreto «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte». “SECCIÓN 9 .- Desarrollo de competencias para conductores Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores.





HUMANO no depende si la máquina que va a conducir es de básico o de lujo. Es tan fácil entender que lo que importa es la capacitación idónea de quien conduce un Mercedes Benz, como un vehículo Renault.

Aún más, proponemos que todo conductor de taxi, ya sea básico o de lujo, sea certificado en COMPETENCIA LABORAL, en el ejercicio de su profesión.

De tal forma que este artículo preceptúe:

PROPUESTA

SECCIÓN 9 . Desarrollo de competencias para conductores

Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.

Igualmente se prestará a través de conductores que cuenten con certificación de competencia laboral en normas propias del oficio, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte.

Sólo pueden conducir vehículos, en el servicio del nivel de lujo, conductores que estén previamente inscritos en la plataforma tecnológica.

35

IX.- “SECCIÓN 10 Plataformas Tecnológicas

“Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas.

De conformidad con lo expuesto, nos permitimos presentar la propuesta como debería quedar formulado este artículo, teniendo en cuenta:



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- 1.- La liquidación de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público individual a través de plataforma tecnológica, sólo debe aplicar para el vehículo nivel de lujo.
2. Es necesario aclarar una de las consideraciones finales contempladas en el SOPORTE TECNICO, documento que forma parte integral del Proyecto de Decreto, para salvaguardar la sana y libre competencia, toda plataforma tecnológica aprobada por el Ministerio deberá ser utilizada con vehículos-taxis, debidamente habilitados.
3. Es necesario adicionar un párrafo en el que se establezca que las plataformas tecnológicas aprobadas, solo podrán utilizarse cuando se ajusten a la reglamentación que para tal fin expida el Ministerio de Transporte y a las MINTIC. Sólo de esta manera se podrá dar seguridad jurídica y técnica al sector del taxismo, para empresas, propietarios y conductores.

Cabe recordar que, de conformidad con el concepto emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio, en el ejercicio de abogacía de la competencia, frente al Proyecto de Decreto 2297 de 2015, el Ministerio no acogió las recomendaciones dadas por la SIC, que de alguna manera violaban sus disposiciones, la libre competencia y los derechos de los consumidores.

Así mismo, y respecto a las plataformas aprobadas por el Ministerio de Transporte y por la Secretaría Distrital de Movilidad, igual postura es la de la Superintendencia de Industria y Comercio, cuando en su concepto del 17 de octubre de 2018, expresa:

*“La Superintendencia de Industria y Comercio, considera que las preocupaciones que presentó en los conceptos de abogacía resumidos en los numerales 1.2.1. y 1.2.2. del presente documento continúan vigentes y son aplicables al momento de **analizar las normas expedidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, toda vez que se observa que varias de las disposiciones de las normas en comento, no están destinadas a asegurar los principios que deben regir la actividad de transporte** y con los cuales se debe prestar el Servicio de Taxi, como la libre circulación, la seguridad y la libertad de empresa, **sino que, por el contrario, se concentran en regular una gran cantidad de características de las plataformas tecnológicas**”²⁸*

²⁸ Concepto de la SIC. De fecha 17 de octubre de 2018. Emitido al Ministerio de Transporte. Página 12.



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

*“...Todos estos requisitos obligatorios establecen pautas muy precisas de cómo deben funcionar las plataformas tecnológicas y evitan que las mismas puedan diferenciarse unas de otras, lo cual, **además de vulnerar el principio de neutralidad tecnológica, reduce la capacidad para competir y desincentiva la innovación**”²⁹*

Por último, la SIC en el concepto que nos ocupa, determina:

*“Por su parte, el 9 de la Resolución 220 de 2017 establece que la Secretaría Distrital de Movilidad verificará las plataformas, para lo cual establece, en el artículo 10, un procedimiento de verificación. Esto implica que **las plataformas tecnológicas deben cumplir un procedimiento adicional, debido a que el Decreto 2297 de 2015 ya establece que las plataformas tecnológicas deben obtener habilitación por el Ministerio de Transporte.***

*Estas disposiciones elevan de forma significativa los costos, que serán trasladados al consumidor, sin que se observe una justificación adecuada para adoptar esta determinación”.*³⁰

37

Así las cosas, las plataformas habilitadas por la Secretaria Distrital de Movilidad por violar el principio de neutralidad tecnológica y la libre competencia a pesar de haber sido habilitadas por el Ministerio de Transporte, bajo los preceptos del Decreto 2297 de 2015, que fue totalmente suplido por este proyecto de decreto, no son viables para ser utilizadas, por lo que, es necesario incluir el parágrafo antes enunciado en el Numeral II de este documento:

“PARAGRAFO:

Las plataformas tecnológicas a utilizar en el transporte público individual, solo podrán entrar a operar una vez se ajusten a la reglamentación, que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte

²⁹ Concepto de la SIC. De fecha 17 de octubre de 2018. Emitido al Ministerio de Transporte. Página 20.

³⁰ Concepto de la SIC. De fecha 17 de octubre de 2018. Emitido al Ministerio de Transporte. Página 21.





con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

De tal manera que el artículo que nos ocupa, quedaría:

PROPUESTA:

Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, **en el nivel de lujo**, deberán cumplir con las siguientes características mínimas para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones:

- a. Facilitar el acceso al servicio en términos de eficiencia y eficacia.
- b. Brindar condiciones para la seguridad del usuario y del oferente del servicio, cumpliendo la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
- c. Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa, discriminando los factores que la componen – “tarifa básica” o la “tarifa mínima” y los factores de recargo dinámico - y tarifa calculada final estimada para la prestación del servicio específico, información que deberá darse a conocer al usuario, previamente al inicio del servicio, para que este lo acepte o no.

En consecuencia, las plataformas tecnológicas deberán disponer de las funcionalidades requeridas para el correcto cálculo de la tarifa, el módulo de la tarifa deberá ser aprobado por la autoridad competente en cada jurisdicción; así como el módulo para la oportuna información al usuario previo al inicio de la prestación del servicio.

- d. debe proporcionar, previo al inicio del servicio, información precisa y oportuna sobre la identidad del oferente y del solicitante, las características y la identificación del vehículo y el recorrido previsto.



e. garantizar el monitoreo, control de la tarifa, así como la disponibilidad y el cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios.

f. Interoperables con los sistemas de información de empresas, vehículos y conductores dispuestos por la autoridad competente y garantizar las condiciones previstas en el presente decreto y en la regulación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

*Parágrafo 1. Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, **en el nivel de lujo**, podrán ser de propiedad de las empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas, siempre que estas cumplan con las condiciones mínimas de operación establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.*

Parágrafo 2. Las plataformas tecnológicas deberán calcular las tarifas de acuerdo a las tarifas establecidas por la autoridad competente en su jurisdicción.

Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las condiciones para la operación y autorización de plataformas tecnológicas que permitan la interrelación del usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con quien posee la habilitación para prestarlo.

Parágrafo 4. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Superintendencia de Industria y Comercio, reglamentará la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Parágrafo 5.-Las plataformas tecnológicas a utilizar en el transporte público individual, solo podrán entrar a operar una vez se ajusten a la reglamentación, que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

- X.- Artículo 2. Vigencia y Derogatoria.** El presente decreto rige a partir de su publicación y sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.

Para dar claridad y seguridad jurídica y teniendo en cuenta que las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de Decreto, contiene lo dispuesto en el Decreto 2297 de 2015, que igualmente su objeto es el mismo en cuanto que modificaba y adicionada el Capítulo 3, Título 1, Parte 2 del Decreto del Libro 2 1079 de 2015, ES NECESARIO adicionar en el artículo de vigencia y derogatoria, el resultado de la expedición del Proyecto de Decreto, que es la DEROGACION IMPLICITA DEL DECRETO 2297 DE 2015 Y DE LA RESOLUCION 2163 DE 2016, ya que ésta última, está siendo recogida en el presente proyecto de decreto, al estar acogiendo el Ministerio de Transporte, los conceptos de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio, emitidos frente al Decreto 2297 de 2015 y frente a la Resolución 2163 de 2016, como frente a las normas del Distrito Capital.

Es una imperiosa necesidad que se incluya lo mencionado, de tal manera que rece, este último artículo, así:

40

PROPUESTA:

Artículo 2. Vigencia y Derogatoria. El presente decreto rige a partir de su publicación y sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte **y deroga el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016.**

De esta manera dejamos a su consideración, nuestras observaciones al Proyecto de Decreto, por medio del cual «Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte».



REPÚBLICA DE COLOMBIA



CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.

REFERENCIAS DOCUMENTALES:

- 1.- Concepto de la SIC.- Abogacía de la Competencia. Rad.15-280358-10, respecto al Decreto 2297 de 2015.
- 2.- Concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 17 de octubre de 2018, bajo el radicado No. 18-229656-1-0, frente a las Normas Distritales.

ANEXOS:

- 1.- En dos (2) folios, las normas de competencia, aprobadas por el SENA para la formación de los empresarios de taxímetros, otorgando certificación de competencia laboral, además de la capacitación adicional.
- 2.- En dos (2) folios, la prueba la visita en junio de 2019, por parte de la SIC a los establecimientos de los taximetristas.

41

Atentamente,

ROGER JOSE CARRILLO CAMPO (Fdo).
Concejal de Bogotá, D.C.
Coordinador Comisión Accidental

*c.c. Señora Personera de Bogotá, D.C., Dra. Carmen Teresa Castañeda Villamizar
Señor Procurador General de la Nación, Dr. Fernando Carrillo Flórez*



Calle 36 No. 28A 41 PBX 2088210
Línea 018000112448
www.concejobogota.gov.co



GD-PR001-FO1 V.2