



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310011658471

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., octubre 13 de 2023

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Concejo De Bogotá

Calle 36 28 A 41

Email:

comisiondelplan@concejobogota.gov.co

REF: Respuesta Proposición 553-2023

CONCEJO DE BOGOTÁ 13-10-2023 05:00:25

2023ER18904 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/DEYANIRA AVILA MORENO

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 553-2023

OBS: 202310011658471

comisiondegobierno@concejobogota.gov.co-

Respetado Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

1. ¿La prestación del servicio de transporte con aplicaciones y plataformas tecnológicas en el Distrito son legales, ilegales o informales? Justifique técnica y jurídicamente la respuesta.

Es importante aclarar que la prestación de servicios de transporte en vehículos particulares no se encuentra permitida en el ordenamiento jurídico colombiano. Adicionalmente se precisa que el Ministerio de Transporte como cabeza del sector, es la Entidad titular de la formulación de las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, así como de la facultad reglamentaria en dicha materia.

En consideración de lo anterior el Ministerio de Transporte ha expedido disposiciones relativas a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros mediante el uso de plataformas tecnológicas, sin embargo, se aclara que las mismas no tienen como destinatarios los vehículos particulares.

Respecto de las disposiciones normativas relativas a la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros mediante el uso de plataformas tecnológicas se destacan:

El Decreto Nacional 2060 de 2015, *"Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011"* que definió en su artículo 2.5.1.3. los Sistemas Inteligentes así:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

1



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



“(...) 7. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general. (...)”.

El artículo 2.5.2.1. ídem señala que el “(...) El ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) es el **Ministerio de Transporte**, el cual es la autoridad encargada de formular la política pública de los sistemas y regular su procedimiento e implementación”. Dicho artículo señaló en el Parágrafo 2° que, “Las entidades públicas previstas en la ley, de acuerdo con sus competencias en cada caso, serán las encargadas de ejercer la inspección, vigilancia y control de los actores estratégicos y sus sistemas. (...)”

De acuerdo con lo anterior, a través del Decreto Nacional 2297 de 2015 se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto Nacional 1079 de 2015, en relación con la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, estableciendo que la prestación de este tipo de servicio podría realizarse a través de plataforma tecnológica de forma obligatoria para el nivel de lujo y potestativo para el básico.

En este sentido el artículo 2.2.1.3.2.1 íbidem en cuanto a la habilitación de plataformas tecnológicas indica lo siguiente:

“Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados (...)”.

Parágrafo 4. *Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.” (subrayado fuera del texto original).*

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





En virtud de lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 2163 de 2016 *“Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones”*, disposición que en su artículo 1 definió y reglamentó las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas que participen de la satisfacción de la demanda de movilización cuando las mismas no utilicen equipos propios y pretendan hacer uso del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y/o de lujo.

El inciso 4° del artículo 1° ídem determinó que,

“La implementación directa o indirecta de las plataformas tecnológicas y su uso, será de carácter obligatorio por parte de las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación para prestar el servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel de lujo y opcional para las interesadas en prestar el servicio en el nivel básico, en este último caso, sin perjuicio de lo que dispongan las autoridades locales al respecto.(...)”

El numeral 13 del artículo 12 ejusdem dispone que las plataformas tecnológicas deberán

“permitir registrar los indicadores de gestión del servicio de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y/o de lujo, y permitir acceso remoto a la plataforma por parte del Ministerio de Transporte y de las autoridades locales o a quienes éstas designen”.

Atendiendo el marco normativo desarrollado anteriormente el Ministerio de Transporte habilitó las siguientes plataformas tecnológicas:

Tabla 1 Plataformas habilitadas por Mintransporte en el marco de la Resolución 2163 de 2016.

Plataforma	Resolución de Habilitación
DIGI+ y DIGITAXI	3815 de 2017
ETAXI	1028 de 2017
INFOTAXI	6248 de 2017
ME VOY	5770 de 2017

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





MEGATAXI V.I.P.	5812 de 2017
PLAY TAXI	1511 de 2018
QUUA	1360 de 2018
RED AMARILLA	0144 de 2017
SMART TAXI	0366 de 2018
TAXI ELITE	5450 de 2017
TAXI FINDER	3715 de 2017
TAXIS YA	3582 de 2017
T-DRIVER	5519 de 2017
WHITE CLOUD	6225 de 2017
YOUGO	0786 de 2018

Fuente: SDM-STP

Ahora bien, se expone que a partir de la normatividad de orden nacional expedida por el Ministerio de Transporte, la administración distrital expidió el Decreto 456 de 2017 *“Por medio del cual se implementa el uso de plataformas tecnológicas para el reporte de la información del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, el Decreto Distrital 568 de 2017 *“Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones”* y la Resolución 220 de 2017 *“Por medio de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual.”*

De lo mencionado anteriormente se reitera que, el marco normativo citado se encuentra dirigido a regular el uso de plataformas tecnológicas en los vehículos de transporte público individual de pasajeros y no existe en la actualidad un marco normativo que regule alguna plataforma para la prestación de servicio de transporte de pasajeros en vehículos particulares.

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





Pese a lo ya citado, es importante tener en cuenta que la SDM sanciona a los conductores de vehículos que no están inscritos y homologados por el Ministerio de Transporte teniendo en cuenta lo referido en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 *"Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"* establece que:

"Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte".

Adicionalmente el artículo 2 de la Ley 769 de 2022 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"* define la Homologación de la siguiente manera: *"Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación"*, y la licencia de tránsito así:

"Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público."

Igualmente el precitado artículo 2 del código, define al vehículo de servicio público como el *"Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje"*.

Ahora bien, a partir de lo establecido en el artículo 34 y 37 de la Ley 769 de 2002 se indica que, para circular en el territorio nacional se requiere de la licencia de tránsito, la cual se obtiene a partir del trámite de registro inicial del vehículo en cualquier organismo de tránsito, para lo cual las características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

En cuanto a las sanciones a imponer, se tiene que el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, prevé las siguientes infracciones y sanciones aplicables al conductor del vehículo destinado para un servicio diferente y a conducir sin portar licencia de tránsito:

"Artículo 131. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





(...) D que: “Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

(...) D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días”.

Igualmente la Resolución 3027 de 2010 *“Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones”* expedida por el Ministerio de Transporte en el literal H establece que

“las siguientes infracciones en que incurran el conductor, el pasajero o el peatón serán sancionadas con amonestación, esto es la obligación de asistir a un curso de educación vial, so pena de ser sancionado con una multa equivalente a cinco (5) salarios: (...) H.02. El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado”.

Adicionalmente, es pertinente resaltar que de conformidad con el principio de legalidad de las sanciones, desarrollado jurisprudencialmente por la Corte Constitucional, entre otras, en las sentencias C-475/04 y C-094/21 exige lo siguiente para determinar si una conducta contraviene el ordenamiento jurídico y su correspondiente sanción:

- Previamente la conducta y la sanción a imponer debe estar establecida por el Legislador plenamente, es decir que sea determinada y no determinable.
- El señalamiento de la sanción debe ser anterior a la comisión de la presunta conducta sancionable.
- El legislador puede diseñar mecanismos que permitan la graduación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos.
- El operador no cuenta con la facultad de conciliar la imposición de las sanciones o imponerlas por fuera de su marco jurídico.
- El marco normativo de las sanciones es objetivo, situación por la cual existe la imposibilidad de aplicarlas en un esquema subjetivo o de discrecionalidad de la administración.

Así mismo, el artículo 6 de la Constitución Política establece que *“Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución y las leyes. Los servidores*





públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones”.

Al respecto los diferentes pronunciamientos jurisprudenciales han señalado que

“El principio de legalidad como principio rector del ejercicio del poder estatal para restringir derechos se deriva de los artículos 6°, 29 y 122 de la Constitución e implica que los servidores públicos solo pueden hacer lo prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en el ordenamiento jurídico. De este modo, (i) se protege la dignidad humana, al reconocer la capacidad de las personas para ajustar su conducta a las prescripciones de las normas; (ii) se evita la arbitrariedad, tan ajena a la noción de Estado de derecho; (iii) se asegura la igualdad en la aplicación de las normas y, por esta vía, se refuerza la legitimidad del Estado; y (iv) se fortalece la idea de que en un Estado de derecho el principio general es la libertad” (Sentencia C-428 de 2019 Corte Constitucional de Colombia).

De lo expuesto anteriormente se concluye que, la **ilegalidad** corresponde a las conductas que contravienen el ordenamiento jurídico, por el contrario la **legalidad** es el apego a este último, igualmente a los funcionarios públicos sólo les es permitido actuar en el marco de la Constitución y las leyes preexistentes, situación por la cual el desarrollo de sus funciones se adelanta en cumplimiento de las mismas.

En este sentido, cuando en la prestación del servicio de transporte público se viola el ordenamiento jurídico, específicamente en cuanto al incumplimiento de los requisitos establecidos en la normatividad vigente para su prestación, la conducta corresponde a una contravención y en consecuencia corresponde la imposición de las sanciones determinadas por el legislador.

La SDM, en su calidad de autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital, vigila el cumplimiento de la normatividad indicada en esta respuesta, por lo tanto el criterio *“para determinar si la prestación del servicio de transporte con aplicaciones y plataformas tecnológicas en el Distrito son legales, ilegales o informales”* corresponde exclusivamente a lo definido en dicha normatividad de orden nacional.

2. ¿Qué estrategias se han diseñado e implementado para identificar en el marco del debido proceso la prestación del servicio de transporte con aplicaciones y plataformas tecnológicas (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, etc.)? Indique las dificultades presentadas para identificar la prestación de este servicio.

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





De conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte determina los sectores a intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad están sujetas a la identificación de diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía.

De esta manera la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT realiza diferentes controles de manera periódica conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

Todo lo anterior, dando cumplimiento a la circular 015 de la Superintendencia de Transporte, dirigida a las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y demás Entidades del Sistema Nacional de Transporte, que enmarca los procedimientos a los vehículos de servicio particular que prestan servicio público y pueden ser objetos de Informes Únicos de Infracciones al Transporte - IUIT, para que la autoridad de tránsito competente investigue dichas conductas, de acuerdo a la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte.

Frente a las dificultades presentadas para la identificación del servicio, se ha verificado que los conductores y los pasajeros acuerdan la negación de la prestación del servicio, lo que dificulta la identificación de la infracción, sin embargo en muchas ocasiones la información presentada es inconsistente, haciendo posible la aplicación de las infracciones de tránsito y los informes únicos de infracciones al transporte.





3. ¿Qué tipo de operativos ha realizado la Secretaría de Movilidad (Agentes de Tránsito) de manera conjunta con la Policía para detener vehículos adscritos o vinculados a aplicaciones y plataformas tecnológicas (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, etc.)? Señale las razones jurídicas que fundamentan tales operativos.

La SDM en coordinación permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de transporte, de manera periódica en diferentes localidades de la ciudad de Bogotá, reflejando los resultados de las infracciones impuestas durante lo corrido del 2023, a todo tipo de vehículos que fueron identificados y sancionados como transporte ilegal, a la luz de la Ley 336 de 1996 artículo 49, literal E, que señala: *“Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico - mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes”* y en lo concerniente a violación de las normas establecidas en la Ley 769 de 2002 (C.N.T.T), la infracción *“D.12- Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.”*

4. Para los años 2020, 2021, 2022 y lo que va del 2023, sírvase informar, ¿cuántos operativos se han adelantado en el Distrito contra los vehículos vinculados a aplicaciones y plataformas tecnológicas (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, etc.)? Indique por aplicación o plataforma tecnológica, número de vehículos multados, número de vehículos llevados a patios, número comparendos realizados y número de licencias suspendidas.

A continuación se presenta el consolidado total de los comparendos impuestos para la infracción D.12 “Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.” y la Ley 336 (infracción al transporte), dado que la información disponible no permite segregar al nivel de detalle de aplicaciones tecnológicas.



Tabla 2. Cantidad de comparendos impuestos infracción D12 Periodo 2020 - 2023

Tipo de vehículo /año	2020	2021	2022	2023
Automóvil	3858	8418	6174	3222
Camioneta	223	174	256	252
Campero	29	25	31	18
Motocicleta	319	1618	3746	2869
Bus, buseta, microbús	69	102	307	226
Total	4498	10337	10514	6587

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) con corte 30 de septiembre de 2023

Nota : D12= Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

Tabla 3. Informes únicos de Infracciones al Transporte - IUIT Ley 336 Periodo 2020 - 2023

Tipo de vehículo /año	2020	2021	2022	2023
Automóvil	1380	6143	7960	5239
Camioneta	123	388	561	563
Campero	7	28	64	46
Total general	1510	6559	8585	5848

Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) con corte 30 de septiembre de 2023

5. Del total de vehículos retenidos en operativos por la prestación del servicio de transporte con aplicaciones y plataformas tecnológicas (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, etc.), explique de manera amplia y en detalle

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



el procedimiento llevado a cabo para imponer las sanciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito. Discrimine cada una de ellas para los años 2020, 2021, 2022 y lo que va del 2023.

En las actividades de control realizadas por las autoridades de tránsito en vía, el procedimiento se estipula en el Artículo 135 del Código Nacional de Tránsito que establece:

“Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpa o del testigo que lo haya suscrito por este.

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta. Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas."

Ahora bien, para los vehículos de servicio particular que prestan servicios de transporte el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito establece la infracción D.12, definida así:

"D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días."

Todo lo anterior como se mencionó anteriormente, dando cumplimiento a la circular 015 de la Superintendencia de Transporte, que enmarca los procedimientos a los vehículos de servicio particular que prestan servicio público y pueden ser objetos de Informes Únicos de Infracciones al Transporte - IUIT, para que la autoridad de tránsito competente investigue dichas conductas, de acuerdo con la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

6. Sírvase informar, ¿cuáles son los requisitos exigidos a los Agentes de Tránsito para la instalación de un retén en el Distrito? Indique lo siguiente:

a. ¿Qué tipo de señalización debe tener un retén?

De acuerdo con lo establecido en el Manual de Señalización Vial - adoptado mediante la Resolución No. 0001885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte -, un operativo de tránsito se considera como un Evento Especial Programable, que no cuenta con una norma rígida y única respecto a la implementación de dispositivos y procedimientos, teniendo en cuenta el dinamismo y variabilidad de las vías de la ciudad. Sin embargo, indican como recomendaciones las siguientes consideraciones:

"La señalización debe ser instalada considerando variables físicas y operativas del sector a señalar, y en el caso de dispositivos dirigidos a los usuarios normales,

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





deben ubicarse de tal forma que estos tengan suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo.”

“Cuando sea necesario, en las zonas del evento se podrán instalar señales sobre la calzada en soportes portátiles; también es permitido instalarlas sobre una barricada. Por regla general, deberán instalarse al lado derecho de la vía, y en vías de dos o más carriles de circulación se instalarán a los dos lados si las condiciones de espacio lo permiten. El soporte debe facilitar una altura mínima de la señal de 0,50 metros en zonas rurales y de 1,25 metros en zonas urbanas, medidos desde la superficie de la vía hasta el borde inferior de la señal y deberá tener una estructura que garantice la estabilidad de la estructura por sí misma al paso de los vehículos.”

Respecto a los elementos de señalización, el numeral 8.5, indica:

“Se podrán utilizar las señales, semáforos temporales y otros elementos tales como reductores de velocidad, señales de pare portátiles, delineadores tubulares, conos, canecas plásticas, barreras plásticas (maletines), cintas plásticas, linternas, dispositivos luminosos, paletas, etc., siempre que se dé aplicación a las características de color, forma, leyenda, simbología y tamaño. También se pueden usar las balizas y luces destellantes de los vehículos oficiales.”

b. ¿En qué sitio debe o puede estar instalado un retén?

De acuerdo al Manual de Señalización Vial, un puesto de control o “retén” debe ser instalado considerando variables físicas y operativas del sector a señalizar, y en el caso de dispositivos dirigidos a los usuarios normales, deben ubicarse de tal forma que estos tengan suficiente tiempo para captar el mensaje, reaccionar y acatarlo. Como se mencionó anteriormente, el Manual no establece puntos específicos para la instalación de puestos de control de tránsito, siendo una función del Organismo de Tránsito su planeación.

De acuerdo con lo anterior, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la SDM, estableció la Guía de Buenas Prácticas **“PM02-PR03-G01 Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte”** de uso interno de la Secretaría Distrital de Movilidad, en el cual se determina cómo se organiza la programación de actividades de control a ejecutar en la ciudad. Esta programación se construye a partir de diversas fuentes de información, análisis, evidencias y priorización de las intervenciones, obteniendo una proyección de **programación semanal**. Para ello, se hace apertura de espacios de

13

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





participación como mesas de trabajo y/o reuniones y se cuenta con las acciones adelantadas por otras dependencias de la entidad y otras entidades, para brindar soluciones integrales conforme a la necesidad de recursos.

La ejecución de operativos cuenta con la participación de los agentes de tránsito, el Concesionario de grúas y en algunos casos, el acompañamiento de profesionales de esta Subdirección. La realización de operativos cuenta con la designación de un punto de encuentro (establecido en reuniones preoperativas), se definen los objetivos del operativo a realizar, determinando el enfoque y problemática a definir.

c. ¿Cuántos agentes de tránsito debe haber como mínimo en un retén?

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el protocolo **PM02-PR16-PT01 “Protocolo de verificación, fiscalización y control durante el servicio”** para la implementación de un puesto de control operativo integral, la cantidad de personal debe ser determinada de acuerdo a la complejidad del mismo. Por otro lado y resaltando lo mencionado en el protocolo **PM02-PR16-PT12** para la implementación de un puesto de control de velocidad, la cantidad mínima de personal en esos casos, debe ser de 5 agentes de tránsito de la siguiente forma: (1) Mando del Puesto de Control (Subcomandante de Tránsito o Técnico Operativo de Tránsito), (1-2) Operador (a) del Dispositivo electrónico de detección (Cinemómetro), (3-4) Agentes Civiles de Tránsito y Transporte.

d. ¿Se puede instalar un retén en una curva o glorieta?

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito, no es posible instalar y ejecutar un puesto de control en curva, al ser un lugar prohibido para estacionamiento.

e. ¿Qué tipo de inspección a vehículos puede o está capacitado un agente de tránsito para realizar en un retén?

Los Agentes de Tránsito pueden realizar inspección sensorial teniendo en cuenta la Norma Técnica Colombiana 5375 en el punto 3.1.5, *“examen que se realiza por personal competente según requerimientos especificados mediante percepción sensorial de los elementos del vehículo con la ayuda de herramientas, sin retirar o desarmar partes del vehículo, atendiendo a probables ruidos, vibraciones anormales, holguras, fuentes de corrosión, soldaduras incorrectas, o desensambles de conjuntos”*

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





f. ¿Qué herramientas o equipos técnicos utilizan los agentes de tránsito para realizar las inspecciones a los vehículos en un retén?

Los dispositivos son implementados de acuerdo al tipo de puesto de control a ejecutar en vía, de conformidad con el protocolo **PM02-PR16-PT01 "Protocolo de verificación, fiscalización y control durante el servicio"**.

7. Partiendo del hecho de que la informalidad no es ilegalidad, sírvase informar conforme los postulados contenidos en el Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 "Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI", ¿qué estrategias, programas, proyectos y medidas se han diseñado e implementado para permitir la prestación del servicio de transporte con aplicaciones y plataformas tecnológicas en el Distrito (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, etc.)? Explique de manera amplia y suficiente la gestión realizada con el gobierno nacional (Ministerio de Transporte, Ministerio de las TIC, Superintendencia de Transporte, Superintendencia de Industria y Comercio, etc.).

Así mismo, indique las alternativas (económicas, laborales, entre otras) que el Distrito les ha brindado a toda la población de conductores que han hecho de estas aplicaciones y plataformas tecnológicas su única fuente de ingreso y de trabajo. En caso negativo, señale las dificultades que se han presentado para entregarles alternativas económicas y laborales a esta población.

Resulta fundamental reiterar que la regulación de las plataformas a las que hace referencia la comunicación únicamente puede ser reglamentadas por el Congreso de la República y el Gobierno Nacional. Las entidades territoriales en este sentido, requieren de las definiciones y condiciones que se fijen desde el legislativo y el ejecutivo nacional.

Así mismo, se han tenido mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte para exponer las dificultades que supone la falta de regulación de las plataformas tecnológicas para el control y la gestión de la movilidad en el distrito, y el impacto que tienen en la operación de los vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte público individual de pasajeros. Esta Secretaría ha enviado comunicaciones al Ministerio de Transporte solicitando claridad en la normatividad nacional que permita la planeación e implementación de soluciones tecnológicas tendientes a la mejora en la operación del servicio de taxi.





8. ¿Qué futuro enfrentan las aplicaciones y plataformas tecnológicas (UBER, DIDI, CABIFY, BEAT, BEAT LITE, INDRIVE, ¿etc.) en el Distrito?

El futuro de estas aplicaciones dependerá de la reglamentación que haya expedido y expida para el efecto el Congreso de la República y el Gobierno Nacional.

Cordialmente,



Deyanira Consuelo Avila Moreno
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 13-10-2023 04:53 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Yazmin Andrea Gomez Castro-Dirección de Normatividad y Conceptos
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica
Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público
Revisó: Andrés Camilo Reynosa -Asesor del Despacho 10-10-2023
Javier Hernández - Hernández López y Asociados - Contratista SDM 10-10-2023
Cristina Muñoz Cárdenas - Asesora 09-10-2023
Elaboró: Gineth Xiomara Rincón Quitian - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 09-10-2023
Harol Andres Caviedes Fandiño - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 06-10-2023
Juan Ojalora Tovar - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 09-10-2023
Adriana Del Pilar León - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 10-03-2023
Compilo Paula Vargas -Despacho
Anexos: https://drive.google.com/drive/folders/1unVXVGmxDXrYUqzF-d5M_hv-XZEH3og?usp=sharing