



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510000310811

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., enero 27 de 2025

Señor(a)

**LUZ ANGÉLICA VIZCAINO SOLANO.**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

Email:

correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 28-01-2025 08:24:38

2025ER1569 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ

DESTINO: SECRETARIA GENERAL/VIZCAINO SOLANO LUZ ANGELICA

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICION 018-2025 - MOVILIDAD

OBS: ---

secretariageneral@concejobogota.gov.co-

**REF:** Respuesta Proposición 18-2025

Respetada Doctora Vizcaino

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

**1. Sírvese indicar, las zonas de la ciudad, localidades y horarios en los cuales se presta con mayor frecuencia el transporte ilegal mediante el uso de plataformas tecnológicas**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan aproximadamente 125 mil viajes *mediante el uso de plataformas tecnológicas* con origen o destino en Bogotá; **sin embargo, no es posible discriminar si la plataforma utilizada para el servicio es o no ilegal.** De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023 el análisis de estos viajes, según la localidad de origen y la hora de inicio, permite identificar a Usaquén como la zona de mayor demanda en la ciudad, seguida de Kennedy y Teusaquillo. La hora de máxima demanda del servicio se da hacia el mediodía (12 mil viajes, 10%), siendo Bosa el principal origen de los viajes (2.700 viajes).

La tabla completa con las localidades de origen y las horas de inicio de estos viajes puede ser consultada en los anexos de esta respuesta.

**2. Desde el 2019 a la fecha, cuántas, y cuáles sanciones se han impuesto por la conducción de vehículos, o prestación de servicio de transporte, sin la debida autorización, o por destinación diferente a la establecida en la licencia de tránsito.**

En el siguiente cuadro se relaciona la cantidad de sanciones impuestas por comisión de la infracción D.12., del año 2019 al año 2024:

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

1

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





**Tabla 1. Cantidad de sancionados en los años 2019 a 2024 por la comisión de la infracción D12.**

Año	Cantidad de sancionados
2019	9.177
2020	3.273
2021	6.306
2022	6.783
2023	5.671
2024	2.172

**Fuente: Información generada de Crystal Report Sicon y Reportes Fénix.**

Con relación a cuáles sanciones se han impuesto por la comisión de la infracción D.12., el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 la Ley 1383 de 2010 y concordante con la Resolución 3027 de 2010, estableció multa por un valor equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) hasta el año 2021.

Ahora bien con fundamento en lo establecido mediante Ley 1955 de 2019, el Decreto 1094 de 2020 y las Resoluciones 000140 del 25 de noviembre de 2021 y Resolución 1264 de 2022 de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), para la vigencias 2022, 2023, 2024 y 2025, los valores de dichas multas se tasaron en UVT (Unidades de Valor Tributario) y UVB (Unidades de Valor Básico).

Actualmente, el valor de la multa establecida para esta infracción- vigencia 2025- corresponde a 104.55 UVB (Valor Unidad: \$11.552), equivalentes a \$1.207.800.00

Finalmente, el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 la Ley 1383 de 2010, estableció asimismo como sanción por la comisión de la referida infracción, que el vehículo será inmovilizado por primera vez por el término de cinco (5) días, por segunda vez (20) veinte días y por tercera vez (40) cuarenta días.

### **3. Sírvase indicar el marco normativo vigente en la ciudad para la prestación de servicios de transporte particular mediante aplicaciones tecnológicas (UBER, CABIFY, DIDI, ENTRE OTRAS)**



En primer lugar, es importante precisar que, de conformidad con lo estipulado en la **Ley 105 de 1993** *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* y la **Ley 336 de 1996** *“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”*, el transporte público es una industria destinada a garantizar la movilización de personas o cosas, sujeta a una contraprestación económica, cuya connotación de servicio público se concreta en su operación bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación.

La mencionada regulación del Estado, otorga la operación del servicio a las empresas de transporte público, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale en los reglamentos de cada modo de transporte.

Debe traerse también a colación que las disposiciones legales en mención incluyen la “libertad de empresa” como uno de los principios rectores del transporte como servicio público, señalando que *“para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado”*. (Ley 105/93). En consecuencia, **“el servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente”**. (Ley 336/96).

Así mismo el precitado Estatuto del Transporte (Ley 336/96) respecto de los equipos (vehículos) para la prestación del servicio, consagra que las **empresas habilitadas**, sólo podrán hacerlo con **equipos matriculados o registrados, previamente homologados por el Ministerio de Transporte**.

Ahora bien, el desarrollo reglamentario del Sector Transporte, consolidado en el **Decreto Único 1079 de 2015**, establece las modalidades que integran el transporte público, dentro de las cuales se encuentra lo atinente al *“Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi”*, por ejemplo el artículo 2.2.1.3.2.1 del mencionado Decreto, respecto de la habilitación de las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, señala que deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo; y en el parágrafo 4 indica *“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,*

3

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



*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”.*

En segundo lugar, es imperioso aclarar que aún cuando existe la definición legal del servicio privado de transporte (Ley 336/96), entendido este como aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o, jurídicas y prestado con equipos propios; **no existe marco normativo vigente ni nacional ni distrital que reglamente la prestación de servicios de transporte con vehículos particulares mediante aplicaciones tecnológicas, debe precisarse también que a la fecha la reglamentación de plataformas por parte del Ministerio de Transporte exclusivamente es aplicable a vehículos de servicio público tipo taxi, más no a vehículos particulares.**

Por lo expuesto, conforme a la normatividad vigente, **no hay reglamentación para el funcionamiento del servicio de aplicativos móviles tales como Uber, indriver, picap, Cabify, etc en la prestación de servicio público individual de pasajeros.**

**4. Sírvasse indicar, desde 2019 a la fecha, desagregando por años, cuántos vehículos han sido inmovilizados por prestación de servicios de transporte particular mediante aplicaciones tecnológicas (UBER, CABIFY, DIDI, ENTRE OTRAS) o conductas similares.**

De acuerdo con los reportes enviados por el Consorcio Transport Control, interventoría del Contrato de Concesión 2018-114, durante el periodo de enero de 2019 al 19 de enero de 2025, se han inmovilizado por código de infracción D12, cuarenta y siete mil doscientos veinticinco (47.225) vehículos con ingreso a patios, para lo cual se presenta la cifra discriminada por año:

**Tabla 2: Vehículos inmovilizados por D12.**

2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
10770	5299	9815	9436	7353	4292	260

**\*corte 19 de enero.**

**Fuente: interventoría Transport Control.**



**5. Sírvase informar, cuál es estimativo que tiene la secretaría a su cargo, sobre el número de personas que se movilizan diariamente mediante aplicaciones tecnológicas diferentes al servicio de taxi.**

En un día hábil, se realizan aproximadamente 125 mil viajes mediante aplicaciones tecnológicas diferentes al servicio de taxi, con origen o destino en Bogotá. (Encuesta de Movilidad 2023).Reiterando que no es posible discriminar si la plataforma utilizada para el servicio es o no ilegal

**6. Sírvase informar, desde 2019 a la fecha, cuántas manifestaciones de conductores de plataformas de transporte han acontecido en la ciudad de Bogotá.**

La Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad creó el Equipo de Diálogo Social en el año 2020 con el objetivo de atender y monitorear los conflictos ocasionados por temas de movilidad, o que la afecten, así como los impactos negativos de la implementación, operaciones e infraestructura vial identificados en el Distrito.

Dicho esto, a continuación se relacionan las manifestaciones atendidas por el Equipo de Diálogo Social de la Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad desde su creación hasta la vigencia 2024.

**Tabla No. 3 Manifestaciones de conductores de aplicaciones atendidas por el Equipo de Diálogo Social:**

Aplicaciones	
Año	Manifestaciones atendidas
2020	Pandemia Covid 19
2021	Pandemia Covid 19
2022	11
2023	9
<b>2024</b>	<b>28</b>

**Fuente: Elaboración propia, equipo de diálogo social- OGS. 16 de enero de 2025.**



**Nota: Frente a las vigencias 2020 y 2021 no se tiene registro debido a la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID 19.**

**7. Sírvasse informar, desde 2019 a la fecha, cuántas manifestaciones de conductores de taxi han acontecido en la ciudad de Bogotá por inconformidad en la reglamentación de plataformas de transporte.**

En atención a su solicitud, a continuación se relacionan las manifestaciones atendidas por el Equipo de Diálogo Social de la Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad:

**Tabla No.4 Manifestaciones de conductores de taxi atendidas por el Equipo de Diálogo Social:**

Taxis	
AÑO	MANIFESTACIONES ATENDIDAS
2020	Pandemia Covid 19
2021	15
2022	19
2023	58
2024	13

**Fuente: Elaboración propia, equipo de diálogo social- OGS. 16 de enero 2025**

**Nota: Frente a la vigencia 2020 no se tiene registro debido a la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID 19.**

**8. Sírvasse indicar, cómo se calcula el valor del “cupó” de los taxis y a que factores se debe el cálculo de este valor.**

Al respecto se debe precisar que el ordenamiento jurídico del transporte no contempla el término “cupó”, así como tampoco tiene un valor asignado o factores de cálculo del mismo.



Por consiguiente, este Despacho se permite citar el concepto No. 20211340185741 del 26 de febrero de 2021 del Ministerio de Transporte que, como máximo órgano de regulación del sector transporte, se ha pronunciado en relación al concepto de “cupo” indicando lo siguiente:

*(...) “Los artículos precitados, 2.2.1.3.2.1. y 2.2.1.3.7.4. del Decreto 1079 de 2015, determinan que la capacidad transportadora en la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, es del municipio de manera global y no de las empresas de transporte o propietarios de vehículos, toda vez, que en el inciso segundo del artículo 2.2.1.3.7.1., en cita, dispone que el ingreso de taxis al servicio público individual es la vinculación de estos al parque automotor del distrito o municipio.*

*La referida capacidad transportadora debe ser fijada por la autoridad competente, como resultado de un estudio técnico en el que se determine la necesidad de equipo, razón por la cual, en esta modalidad de servicio, no se asigna capacidad transportadora a las empresas cuando se les otorga habilitación.*

*(...) Cabe resaltar, que la asignación de matrícula en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, autoriza al propietario del vehículo a prestar el servicio público de transporte conforme a las disposiciones reglamentarias para esta modalidad de servicio y eventualmente a aquella persona que a futuro adquiriera el derecho de dominio de ese automotor, los cuales, vehículo y autorización de matrícula, conforman una unidad, hasta que se produzca la cancelación de matrícula del mismo.*

*Así las cosas, cabe anotar que tal y como lo ha manifestado la oficina asesora de jurídica de esta cartera ministerial en anteriores conceptos, **la capacidad transportadora corresponde al número de vehículos requeridos y exigidos para la racional prestación de los servicios autorizados, siendo importante aclarar que no tiene valor alguno, por ende, ninguna entidad del Estado está facultada para regular y/o controlar el precio de los mal llamados “cupos” de las empresas de transporte, entendiéndose que dicha capacidad transportadora no es negociable.**” (negrilla fuera del texto original).*

**9. Sírvase indicar, cuáles son los gastos que deben incurrir los conductores o propietarios de taxi para operar el servicio de acuerdo al marco legal vigente.**

Los gastos en que deben incurrir los conductores o propietarios de taxi para operar el servicio, de acuerdo al marco legal vigente para la fijación de tarifas de transporte público



individual (TPI), son los mismos que contempla el Decreto Nacional 1079 de 2015, que establece el deber de seguir la metodología de la Resolución MT 4350 de 1998 (modificada parcialmente por la Resolución 392 de 1999 del Ministerio de Transporte) como base para la determinación de las tarifas, en la mencionada metodología se atribuye a la Autoridad Local la obligación de realizar anualmente un estudio de costos variables (combustible, lubricantes, llantas, mantenimiento, etc) costos fijos (garaje, impuestos, seguros, rodamiento, etc) y costos de capital.

Con base en lo anterior, los gastos asociados a la operación del servicio se detallan a continuación:

I. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio:

Los gastos en que incurren conductores y propietarios estarán mediados por el vehículo tipo taxi que se use y conforme a esto también del desempeño/ rendimiento del mismo, que en resumidas cuentas dependerá de las siguientes variables:

1. Número de días trabajados por mes.
2. Número de recorridos o carreras por día.
3. Kilómetros recorridos al mes o diariamente y recorrido o carrera.
4. Longitud promedio de la carrera.

II. Componentes tarifa

La estructura de componentes de costos definida por la Resolución MT 4350 de 1998, que se estima mediante una investigación de precios para la definición de la tarifa y que se entiende como un gasto base para los taxistas, tal y como se detallada en el artículo 2:

**Tabla No 5 Componentes de la estructura de costos para la fijación de la tarifa del TPI**





Costos variables	Costos fijos	Costos de capital
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Combustible</li> <li>● Lubricantes</li> <li>● Llantas</li> <li>● Mantenimiento</li> <li>● Salarios y prestaciones</li> <li>● Servicios de estación</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Garaje</li> <li>● Gastos de administración</li> <li>● Impuestos</li> <li>● Seguros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Recuperación de capital</li> <li>● Rentabilidad</li> </ul>

**Fuente: Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte - Elaboración: Propia SDM-DIM**

**10. Sírvase indicar el estado de Expedición de tarjeta de operación.**

A corte de diciembre 31 de 2024, el Distrito Capital contaba cuarenta y ocho mil doscientas treinta y un (48.231) tarjetas de operación en estado activas y vigentes dentro del servicio de transporte público individual (TPI - taxis).

**11. Sírvase indicar cifra de cuál es el porcentaje total de los viajes en Bogotá que se realizan en aplicaciones tecnológicas.**

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día hábil se realizan 12.8 millones de viajes con origen o destino en Bogotá (sin viajes a pie de menos de 15 minutos). De esta cantidad, se estima que poco más de 267 mil (2,1%) se hacen mediante el uso de plataformas. Del total de viajes solicitados por plataforma, se estima que 142 mil viajes (53,3%) son servicios de taxi, y que 125 mil viajes (46,7%) son de otro tipo de servicio.

**12. Sírvase indicar, cuáles son las sanciones a los conductores de vehículos que no están inscritos y homologados por el Ministerio de Transporte. SGJ**

La Secretaria Distrital de Movilidad como autoridad de transporte en la ciudad de Bogotá, en cumplimiento de las competencias señaladas en los artículos 2.2.1.3.1.1 y 2.2.1.3.1.2 del Decreto 1079 de 2015, inspecciona, vigila y controla la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual en Vehículos tipo Taxi y a la vez realiza operativos de control a servicio de transporte que se presta por fuera de la legalidad. En ese sentido, es pertinente señalar que las actuaciones administrativas desplegadas por



esta Secretaría en cumplimiento de sus funciones, obedecen al cumplimiento de sus funciones de orden legal y reglamentario.

Así mismo, la Secretaría Distrital de Movilidad en la lucha contra todas las formas de ilegalidad, coordina permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito, la realización de operativos de control en todas las vías del distrito capital, en lo concerniente a violación de las normas de tránsito y transporte por parte de conductores de vehículos de servicio particular y cualquier otro medio no autorizado, que se encuentran prestando servicios de transporte público colectivo o individual de pasajeros de manera ilegal e informal; estas actividades de control se llevan a cabo con el propósito de identificar y sancionar cualquier conducta que constituya violación a la normatividad establecida en la Ley 769 de 2002 (C.N.T.T), la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996 que den lugar a la imposición de una infracción de tránsito o de informes únicos de infracciones al transporte (IUIT), buscando con ello romper patrones negativos de conducta y desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de los conductores infractores.

Corolario de lo expuesto, es pertinente traer a colación, que la Superintendencia de Transporte a través de las circulares 13 de 2014, 24 de 2014, 15 del 20 de noviembre de 2020, ha reiterado a las autoridades de tránsito y transporte el deber de aplicación de la normatividad vigente frente a la prestación de servicios de transporte no autorizados; así como, el deber de adelantar las investigaciones administrativas e imponer las sanciones correspondientes. Precizando que dicho cumplimiento se concreta con la **aplicación del literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 y el literal D.12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 que contempla la inmovilización de los vehículos que se destinen a la prestación de un servicio diferente al autorizado.**

En la última Circular Externa No. 20245330000044 del 6 de septiembre de 2024, expedida por la Superintendencia de Transporte, reitera entre otros aspectos, los siguientes:

- La prestación del servicio de transporte público corresponde a personas autorizadas, quienes deben acreditar la capacidad organizacional, económica y técnica, así como la homologación de los vehículos para dicho servicio (artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 336 de 1996).
- El literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, dispone la inmovilización del vehículo cuando se compruebe que se presta un servicio no autorizado. Su imposición es de competencia de la autoridad de transporte, por la inexistencia de una autorización que faculte a un sujeto para la prestación del servicio público.
- La infracción de D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, establece la inmovilización del vehículo cuando se destine a un servicio diferente de aquel



para el cual tiene licencia de tránsito cuya imposición es de competencia de la autoridad de tránsito.

- Las disposiciones mencionadas (literal e del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 y el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002) contemplan sanciones cuyo propósito es proteger dos bienes jurídicos distintos y su conocimiento corresponde a dos autoridades distintas, en consecuencia puede darse el concurso ideal de investigaciones administrativas sin que con ello se configure vulneración del principio “*Non bis in ídem*”.

Por lo anterior, a los vehículos particulares que presten el servicio de transporte público les es aplicable el régimen jurídico sancionatorio del transporte y del tránsito.

### **13- Sírvase indicar, cuál es la responsabilidad que tienen las aplicaciones sobre esas multas.**

En virtud del artículo 31 del Decreto 672 de 2018, la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público de la Secretaría Distrital de Movilidad tiene como función, entre otras, adelantar en primera instancia los procesos por violación de las normas de transporte público. Bajo este entendido, es necesario remitirnos a la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte que preceptúa en sus artículos 50 y 51, lo siguiente:

**“ARTÍCULO 50.** Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.

b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación.

c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

**ARTÍCULO 51.** Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta



*actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.*

**PARÁGRAFO.** *-En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registros o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de multa."*

Es así, como en virtud de las disposiciones normativas y con ocasión de los informes de infracción impuestos por los agentes de tránsito y transporte, esta Subdirección tiene el deber de iniciar las actuaciones administrativas pertinentes, por las posibles infracciones a las normas de transporte de las cuales tenga conocimiento.

Es importante señalar que las investigaciones administrativas que adelantan las diferentes autoridades de transporte público, de conformidad con su competencia, tienen asidero jurídico en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 - Estatuto General de Transporte, ésta última, norma especial que regula esta materia y señala el procedimiento administrativo que debe seguirse ante la presunta violación de las normas de transporte público.

Aunado a lo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transportes expidió la Circular No. 015 del 20 de noviembre de 2020, a través de la cual conmina a las autoridades, organismos y Entidades del Sistema Nacional de Transporte a vigilar y controlar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte "(...)1.2 (...) *especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal (...)*" y precisando adicionalmente que: "(...) 2.3.4.2 *La ley de transporte aplica a todo aquel que realice operaciones de transporte público, sin cumplir con los requisitos legales (...)*"

Así mismo, sobre el particular, el Ministerio de Transporte emitió el concepto MT N° 20211340319451 del 7 de abril de 2021, indicando que "(...) *El régimen de transporte terrestre aplica a todos los sujetos que realicen operaciones de transporte público*".

El artículo 9 de la Ley 105 de 1993, establece lo siguiente:

**"ARTÍCULO 9.- Sujetos de las sanciones.** *Modificado por el Artículo 318 del Decreto 1122 de 1999. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.*

*Ver el art 44, Ley 336 de 1996*



*Podrán ser sujetos de sanción:*

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*
- 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.*
- 5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*
- 6. Las empresas de servicio público.*

*(...)”*

Así las cosas, la autoridad administrativa de transporte está en el deber de determinar contra quién dirigir las investigaciones que se adelanten por la violación de las normas de transporte, con apego de las normas especiales que rigen cada modo de transporte, sin embargo, en Colombia se ha declarado la legalidad de la existencia de las plataformas por medio de las cuales se presta el servicio de transporte, más lo que se torna violatorio de las normas de transporte es la usurpación de las características propias de otra modalidad de servicio como el de transporte individual de pasajeros en taxi, y es allí donde el servicio no autorizado se configura como conducta imputable a propietarios en su calidad de facilitadores de la actividad.

Por tanto, en materia de transporte, la responsabilidad recae en cabeza de los propietarios, sin perjuicio de que en otros campos de la responsabilidad, como la civil (contractual o extracontractual), penal, de tránsito etc. esté bajo la tutela de otros actores.

Desde el procedimiento contravencional, no se vincula a las aplicaciones o plataformas por cuanto, la infracción D12 determina que es el conductor, el sujeto que realiza la acción contravencional y por ello señala “(...)Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.”; No obstante, la Superintendencia de Transporte si ha determinado mediante procedimiento administrativo sancionatorio, responsabilidad de las aplicaciones en investigaciones adelantadas contra plataformas, *“por facilitar el incumplimiento de las normas del sector transporte, en tanto que algunos de sus usuarios conductores asumen la prestación del servicio de transporte público sin cumplir con los requisitos legales, entre otras cosas,*



*utilizando vehículos particulares que no se encuentran debidamente habilitados para esta actividad"*

Por lo anterior, la competencia para vincular a las plataformas tecnológicas como facilitadores del incumplimiento de las normas de normas de transporte, recae sobre la Superintendencia de Transporte, como se señala en el Decreto 2409 de 2018 *"Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones."*, que estableció vigilancia objetiva sobre las sociedades que prestan servicios de transporte o conexos a los mismos, como competencia residual sobre plataformas.

**15. Sírvase indicar, a cuántas personas se les ha aplicado la suspensión de la Licencia de Conducción por la prestación de servicio de transporte particular. SSC**

La suspensión de la licencia de conducción por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, tenía como fundamento jurídico el numeral 4 del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, no obstante, la disposición normativa contenida en este numeral, fue declarada inexecutable por la H. Corte Constitucional mediante la sentencia C-428-19 en cuya parte resolutoria decidió: *"Segundo. - Declarar INEXEQUIBLE el numeral 4° de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002."*

Por esta razón, a partir de la ejecutoria de la mencionada sentencia no se aplica la suspensión de la licencia de conducción por la prestación de servicio de transporte particular.

**17. Sírvase indicar, cuáles son los requisitos para obtener el permiso de las autoridades de transporte competentes.**

Se reitera respuesta emitida al numeral 3 de la presente respuesta resaltando de manera general que a partir de la Ley 105 de 1993 y de la Ley 336 de 1996, en el marco normativo colombiano se consagra el deber de prestar el servicio a través de **empresas habilitadas y vehículos homologados**.

En armonía con lo anterior el gobierno nacional expidió los requisitos de habilitación de las diferentes modalidades del servicio de transporte público, los cuales se encuentran compilados en el Decreto 1079 de 2015.

Para el caso específico del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, el Decreto señala frente a los interesados en obtener habilitación en la modalidad objeto de estudio:

14

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



(...) **“ARTÍCULO 2.2.1.3.2.1. *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.”** (Subrayado fuera del texto)

Es decir, podrán solicitar la habilitación bien sea, personas Jurídicas legalmente constituidas o personas naturales, para lo cual, el Decreto ibidem establece los siguientes requisitos de habilitación:

(...) **“ARTÍCULO 2.2.1.3.2.3. *Requisitos para personas jurídicas.* Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.3.1. del presente Decreto:**

1. *Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.*

2. *Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.*

3. *Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.*

*Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un Área Metropolitana, podrán disponer de una sede para la atención de sus vehículos vinculados, enviando esta información a la Autoridad de transporte competente.*

4. *Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.*

5. *Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.*

6. *Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca,*

15

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



*placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.*

*7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.*

*8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.*

*9. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.*

*10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla.*

*11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE, debidamente ratificado por la Ley de acuerdo con los siguientes montos.*

*- Nivel 1. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 200 SMMLV.*

*- Nivel 2. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 1.000.000 y*

*1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 150 SMMLV.*

*- Nivel 3. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 501.000 y 1.000.000 de habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 125 SMMLV.*

*- Nivel 4. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 201.000 y 500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 100 SMMLV.*





- Nivel 5. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 101.000 y 200.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 75 SMMLV.

- Nivel 6. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 50 SMMLV.

*El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.*

*El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y las demás normas concordantes vigentes.*

*Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos vinculados con que finalizó el año inmediatamente anterior.*

*La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.*

*Las empresas existentes o que se constituyan en municipios que hagan parte de un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.*

12. Copia de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capítulo.

13. Comprobante de la consignación a favor de la Autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

**PARÁGRAFO 1.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 9, 10 y 11 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de declaraciones de renta y estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a



*los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios durante los mismos años.*

**PARÁGRAFO 2.** *Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 12, dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario, será revocada.*

*(Decreto 172 de 2001, artículo 13).*

**ARTÍCULO 2.2.1.3.2.4. Requisitos para personas naturales.** *El propietario o tenedor hasta de cinco (5) vehículos que tenga interés de prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- 1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el interesado.*
- 2. Certificado de registro como comerciante, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrolla la industria del transporte.*
- 3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.*
- 4. Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de los respectivos vehículos.*
- 5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará para los equipos con los cuales prestará el servicio.*
- 6. Descripción de los vehículos con los cuales prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes. En todo caso el vehículo deberá cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones requeridas por las autoridades competentes para transitar.*
- 7. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual, exigidas en el presente Capítulo.*



*8 Presentar los distintivos que portarán los respectivos vehículos, los cuales deben acompañarse con la expresión "persona natural".*

*Las empresas de persona natural deberán sujetarse a todos los requisitos establecidos en el presente Capítulo para la prestación del Servicio Público de Transporte.*

**PARÁGRAFO. RESTRICCIÓN.** *Cuando la empresa de persona natural pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación conforme a los requisitos establecidos en el artículo anterior.*

*(Decreto 172 de 2001, artículo 14).*

**(...) ARTÍCULO 2.2.1.3.2.9. Requisitos para la habilitación en el nivel de lujo.** *Las empresas, personas naturales o jurídicas, interesadas en modificar la habilitación u obtener la habilitación para la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán demostrar los siguientes requisitos adicionales:*

*1. Tener un capital pagado o patrimonio líquido en un porcentaje adicional del treinta por ciento (30%), sobre los montos establecidos en el numeral 11 del artículo 2.2.1.3.2.3. del presente Decreto*

*2. Acreditar que cuentan de manera directa, o a través de contratos con terceros, con plataformas tecnológicas debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte. Dichas plataformas deberán garantizar el monitoreo, control de la tarifa, así como la disponibilidad y el cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios. Así mismo, esas plataformas deberán ser interoperables con todos los vehículos del nivel de lujo de la empresa y garantizar las condiciones previstas en el presente Decreto y en la regulación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.*

*3. Demostrar que los conductores que atiendan la prestación del servicio individual de pasajeros en el nivel de lujo están certificados en competencias laborales para el transporte de pasajeros y cuentan con capacitación en atención al usuario, en un mínimo de 50 horas.*

*4. Cumplir con los indicadores de servicio que establezca para el efecto el Ministerio de Transporte, y llevar su registro.*

*5. Contar con una base de datos de los usuarios que utilicen el nivel de servicio lujo, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales.*



**PARÁGRAFO 1.** *Lo dispuesto en los numerales 3, 4, y 5 del parágrafo 3 del presente artículo deberá acreditarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la habilitación obtenida para el nivel de servicio de lujo.*

**PARÁGRAFO 2.** *Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente parágrafo, las empresas habilitadas deberán demostrar que los conductores que prestan el servicio individual de pasajeros, están certificados en competencias laborales para el transporte de pasajeros y cuentan con capacitación en atención al usuario, en un mínimo de 50 horas.*

*(Adicionado por el Decreto 2297 de 2015. Art, 5)”*

**18. Sírvese indicar, con qué pólizas de responsabilidad civil y seguros deben contar los vehículos que prestan el servicio legal de transporte para la protección de conductores, usuarios y terceros.**

Frente al tema de pólizas para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, el Decreto 1079 de 2015 establece:

*“ARTÍCULO 2.2.1.3.3.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:*

*1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:*

*a) Muerte;*

*b) Incapacidad permanente;*

*e) Incapacidad temporal;*

*d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.*

*El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona.*

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



2. *Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:*

- a) Muerte o lesiones a una persona;*
- b) Daños a bienes de terceros;*
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.*

*(Decreto 172 de 2001, artículo 18).*

*ARTÍCULO 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:*

- a) Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo;*
- b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.*

*La suma asegurada no podrá ser inferior a treinta (30) SMML V por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.*

*PARÁGRAFO 1. El Ministerio del Trabajo, una vez verificada la debida vinculación de los conductores al Sistema de Seguridad Social Integral, realizará un estudio sobre la necesidad y pertinencia del seguro de accidentes personales de que trata el presente artículo y en atención a las conclusiones del mismo, presentará al Gobierno Nacional un proyecto de Decreto para su derogatoria, modificación o ampliación.*

*PARÁGRAFO 2. TRANSITORIO. Las empresas de transporte que al 4 de junio de 2014 se encuentren habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores, a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que al 4 de junio de 2014 se encuentren vigentes*



*o dentro de los seis (6) meses siguientes a ese día, lo que primero ocurra. (Decreto 1047 de 2014, artículo 7).*

*ARTÍCULO 2.2.1.3.3.5. Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados. (Decreto 172 de 2001, artículo 54)”.*

**19. Sírvase indicar, cuál es el criterio para determinar que un prestador de servicio de transporte lo hace de manera legal o ilegal.**

Se reitera respuesta emitida al numeral 3 de la presente respuesta, resaltando que, la actividad transportadora en Colombia, tiene un marco normativo legal y reglamentario vigente; que de manera expresa señala como requisitos para ejercer la actividad de prestación de servicio público de pasajeros, entre otros, la habilitación de las empresas prestadoras del servicio de transporte público y los vehículos homologados para tal fin; en ese sentido, cualquier prestación de un servicio fuera del marco normativo vigente antes expuesto (Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto 1079 de 2015) constituyen criterio para determinar la prestación de un servicio de transporte sin el lleno de los requisitos legales y reglamentarios.

**20. Sírvase indicar, si la entidad a su cargo tiene un estimativo del impacto que puede causar en la movilidad una medida que busque eliminar las aplicaciones de transporte no reguladas.**

En atención a su solicitud, nos permitimos informarle que la Secretaría Distrital de Movilidad no tiene estimación del impacto de medidas relacionadas con la eliminación de aplicaciones de transporte no reguladas.

**21. Sírvase indicar, qué soluciones inmediatas ha brindado la Administración Distrital, para no afectar la movilidad de los bogotanos, a raíz de los bloqueos realizados por parte de las plataformas tecnológicas.**

De conformidad con el Decreto 053 del 10 de febrero del 2023 “*Por medio del cual se establece y adopta el «Protocolo Distrital para la garantía y protección de los derechos a la reunión, manifestación pública y la protesta social pacífica» y se deroga el Decreto Distrital 563 de 2015*”, se establece la Mesa Distrital de Coordinación y Seguimiento, en la cual se define en el artículo 10 la instancia temporal político-administrativa de Puesto de Mando Unificado (PMU) para la coordinación interinstitucional, que tiene como objetivo

22

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



articular, supervisar y tomar las acciones que considere necesarias para la garantía de los derechos ciudadanos tanto de aquellas personas que realizan manifestaciones pacíficas, como de aquellas que no participan en ellas.

El mencionado artículo indica que dicha instancia deberá permanecer antes, durante y después de la manifestación pública y pacífica, y no podrá ser levantada hasta el fin de los acontecimientos.

Conforme a lo anteriormente mencionado, es importante destacar que el seguimiento y atención de las manifestaciones que se presentan en la ciudad de Bogotá D.C. requieren una adecuada y eficiente interacción entre el CGT, los equipos operativos en campo de la Secretaría Distrital de Movilidad, así como la interacción con las diferentes entidades distritales y el PMU. Para ello, se establecen lineamientos de comunicación y acciones que optimicen la capacidad preventiva, reactiva y operativa.

Por otra parte, se definen los lineamientos para identificar fuentes informativas confiables que permitirán brindar información constante y actualizada por parte del CGT a las diferentes entidades distritales y a la ciudadanía, a través de las cuentas corporativas en redes sociales sobre el desarrollo de las manifestaciones.

Por lo anterior, desde el Centro de Gestión de Tránsito de la Secretaría de Movilidad Distrital, se encuentra creando un protocolo que tiene el objetivo de establecer los lineamientos generales para la adecuada coordinación desde el Centro de Gestión de Tránsito (CGT) de las acciones de respuesta frente a manifestaciones de carácter social, con el fin de mitigar el impacto en las condiciones de movilidad de la ciudad, así como la protección de las personas participantes, las personas servidoras de las diferentes entidades oficiales y la ciudadanía en general.

## **22. Sírvase informar, qué medidas ha implementado la Administración Distrital para disminuir o prevenir los bloqueos y/o el ‘plan tortuga’, organizados por parte de los representantes de las plataformas tecnológicas.**

La ciudad de Bogotá D.C. cuenta con el Decreto Distrital 053 del 2023 por el cual establece y adopta el “*Protocolo Distrital para la garantía y protección de los derechos a la reunión, manifestación pública y la protesta social pacífica y se deroga el Decreto Distrital 563 de 2015*”, el cual determina las pautas para garantizar los diferentes derechos relacionados a la manifestación, reunión pública y la libertad de expresión, consagrados en la Constitución Política de Colombia de 1991 y en la jurisprudencia constitucional así:



**Corte Suprema de Justicia Sentencia 7641 de 2020:** Fallo relacionado con el ejercicio de los derechos fundamentales a la expresión, reunión, protesta pacífica y una mesa de trabajo para reestructurar las directrices relacionadas con el uso de la fuerza frente a manifestaciones pacíficas.

**Decreto Nacional 003 de 2021:** Por el cual se expide el Protocolo de acciones preventivas, concomitantes y posteriores, denominado "estatuto de reacción, uso y verificación de la fuerza legítima del estado y protección del derecho a la protesta pacífica ciudadana".

**Resolución 1190 de 2018 - Ministerio del Interior:** Por la cual se adopta el "Protocolo para la coordinación de las acciones de respeto y garantía a la protesta pacífica como un ejercicio legítimo de los derechos de reunión, manifestación pública y pacífica, libertad de asociación, libre circulación, a la libre expresión, libertad de conciencia, a la oposición y a la participación, inclusive de quienes no participan en la protesta pacífica".

De acuerdo con este marco normativo el Decreto 053 del 2023 en su objetivo establece:

*"Establecer y adoptar el 'Protocolo Distrital para la garantía y protección de los derechos a la reunión, manifestación pública y la protesta social pacífica', como la guía metodológica que contempla lineamientos para la adopción de medidas basadas en los principios de necesidad, racionalidad, temporalidad, legalidad, diferenciación, focalización y proporcionalidad del uso de la fuerza del Estado. Así como, las actuaciones administrativas, dirigidas a respetar y garantizar el ejercicio legítimo del derecho fundamental a la reunión y manifestación pública y pacífica, a través de la protección de los derechos a la vida y la integridad física, la libertad de asociación, la libertad sindical, la huelga, libre circulación, libre expresión, libertad de conciencia, oposición política, participación ciudadana y demás derechos involucrados, tanto de los y las manifestantes como del resto de la ciudadanía que no participa en las manifestaciones, con el fin de materializar el Estado Social y Democrático de Derecho. Las entidades competentes, junto con las comisiones de verificación y la sociedad civil, harán el respectivo seguimiento y vigilancia a lo establecido en este protocolo".*

Dicho esto, la Secretaría Distrital de Movilidad, es miembro de la mesa de coordinación y seguimiento como lo establece el decreto referido en su artículo 6. Por lo anterior, la Oficina de Gestión Social cuenta con un equipo de Diálogo Social el cual aborda desde sus competencias las diferentes manifestaciones públicas relacionadas con el sector movilidad.

El "Protocolo Distrital para la garantía y protección de los derechos a la reunión, manifestación pública y la protesta social pacífica" en su numeral 18 establece la figura de los "Gestores de Convivencia y Diálogo Social en las entidades intervinientes en el

24

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





*desarrollo de manifestaciones y protestas. Las entidades distritales competentes, intervinientes y garantes del derecho a la protesta pacífica, deberán integrar un equipo de gestores de convivencia y de diálogo social, que sea regularmente capacitado en mediación, facilitación y manejo de situaciones de conflicto, así como en primeros auxilios psicológicos, de primer respondiente y en cualquier otra área que pueda fortalecer las capacidades de los equipos.*

*Este equipo de gestores de convivencia y diálogo social serán los principales representantes de la autoridad distrital, antes y durante el desarrollo de manifestaciones y protestas pacíficas, atendiendo en la medida de lo posible los requerimientos de enfoque de género”.*

Asimismo previo, durante y posterior a eventos y/o manifestaciones públicas se instala un Puesto de Mando Unificado (PMU), el cual se reconoce como “*una instancia temporal político-administrativa para la coordinación interinstitucional que tiene como objetivo articular, supervisar y tornar las acciones que considere necesarias para la garantía de los derechos de la ciudadanía, tanto de aquellos(as) que realizan manifestaciones pacíficas, como de aquellos(as) que no participan de ella. Dicha instancia deberá permanecer en el antes, durante y después de la manifestación pública y no podrá ser levantado hasta el fin de los acontecimientos*”

Igualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Subdirección de Gestión en Vía, designa un delegado de la entidad, para participar de forma presencial o virtual, en los diferentes **PMU** que convoca el Distrito y que en su mayoría se realizan en las instalaciones del Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (**C4**) de Bogotá D.C, con el fin de coordinar las acciones operativas en vía, con el personal del Grupo Operativo de Gestión en Vía y del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, además de coordinar acciones interinstitucionales para mitigar cualquier impacto en la movilidad que se pueda presentar y así garantizar la seguridad y accesibilidad de la ciudadanía.

Por consiguiente, en el marco de las manifestaciones públicas y toda situación que se presenta previo, durante y posterior a estos eventos son elevados a esta instancia la cual tiene la obligación de la toma de decisiones, las cuales son registradas en actas que son realizadas y custodiadas por la secretaría técnica a cargo de la Secretaría Distrital de Gobierno, a través de la Dirección de Derechos Humanos.

Finalmente, es oportuno señalar que desde el Centro de Gestión de Tránsito de la Secretaría de Movilidad Distrital, se encuentra creando un protocolo que tiene el objetivo de establecer los lineamientos generales para la adecuada coordinación desde el Centro de Gestión de Tránsito de las acciones de respuesta frente a manifestaciones de carácter

25

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



social, con el fin de mitigar el impacto en las condiciones de movilidad de la ciudad, así como la protección de las personas participantes, las personas servidoras de las diferentes entidades oficiales y la ciudadanía en general.

**23. Sírvese indicar, qué procesos de diálogo se han celebrado entre la Administración Distrital y los representantes de las plataformas tecnológicas**

La Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad ha realizado mesas de diálogo en el marco de conflictos en vía y/o manifestaciones públicas. En lo corrido de la vigencia 2024 se han desarrollado dos mesas, realizadas los días 17 de abril y 10 de mayo respectivamente, donde se logró un pacto de no agresión entre conductores de taxis y plataformas, detallado en la respuesta a la pregunta 3 de la presente proposición. Dicho esto, se anexan las actas de las precitadas mesas de diálogo, que pueden ser consultadas en el anexo de la proposición.

**24. Sírvese indicar, qué acciones ha realizado la secretaría a su cargo para implementar la reglamentación de las plataformas de transporte.**

A partir de la expedición de la Resolución 2163 de 2016 *“Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones”* por parte del Gobierno Nacional, la Administración Distrital avanzó en la modernización del servicio de transporte público individual de pasajeros a partir de la implementación de plataformas tecnológicas.

Precisamente, a partir del marco normativo señalado fue posible integrar las innovaciones tecnológicas en la operación del servicio de Taxi, pues en la resolución nacional se definieron, entre otros aspectos, las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas utilizadas para la prestación del servicio de taxi en el nivel básico y/o de lujo.

Así pues, en el marco de las disposiciones establecidas en la Resolución MT 2163 de 2016, la Administración Distrital mediante el Decreto Distrital 456 de 2017 implementó el uso de plataformas tecnológicas para la atención y reporte de la información de la operación del servicio de taxi en el nivel básico en el Distrito Capital, con el fin de mejorar la calidad del servicio que se presta al usuario y ejercer una eficiente inspección, vigilancia y control sobre los vehículos y conductores que prestan este servicio.

Posteriormente, se expidió el Decreto Distrital 568 de 2017 con el que se adoptó el sistema de cobro mediante plataforma tecnológica implementada por el Decreto Distrital 456 de 2017, que hará las veces de taxímetro para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico, y es finalmente a través de la Resolución SDM

26

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



220 de 2017, que 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.

Con sustento en las normas expuestas, la Secretaría inició en 2018 un proyecto de modernización del servicio de taxis denominado “*Taxi Inteligente*”, el cual se estructuró sobre 3 ejes: I) La implementación de plataformas tecnológicas como nuevo mecanismo de cobro; II) La creación de un estímulo económico para la modernización de la flota, denominado factor de calidad; y III) La renovación del registro de conductores. A partir de estos ejes se buscó mejorar los mecanismos de recolección, almacenamiento y análisis de la información de la operación del servicio de taxi, así como los mecanismos de control y vigilancia sobre la prestación del servicio.

No obstante, la implementación del proyecto “*Taxi Inteligente*”, se vio limitada debido a la acción de nulidad No. 11001-03-24-000-2016-00481-00 del Consejo de Estado interpuesta contra la Resolución MT 2163 de 2016 teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte no agotó el trámite de abogacía de la competencia, que debía efectuar ante la Superintendencia de Industria y Comercio; proceso en el cual inicialmente se decretó la medida cautelar de suspensión provisional de la precitada Resolución MT 2163 de 2016 el 30 de abril de 2018. Sin embargo, esta medida fue levantada el 8 de agosto del mismo año. Posteriormente, el 18 de septiembre de 2018, se aclaró que el levantamiento de la medida cautelar estaba condicionado a que el Ministerio de Transporte continuará con el trámite y culminará el procedimiento de expedición de la reglamentación que corrige el error de la Resolución MT 2163 de 2016. No obstante, hasta la fecha, este procedimiento no ha sido culminado.

Como consecuencia de lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad a través de las Resoluciones SDM 123, 156 y 181 de 2018, debió modificar los términos de la Resolución SDM 220 de 2017 en tanto se emite pronunciamiento por parte del Consejo de Estado, y si bien a partir de la Resolución SDM 246 del de 2018 se reanuda la implementación, su adopción es OPTATIVA para los propietarios y conductores interesados.

De acuerdo con lo anterior, para la Administración Distrital es claro que tanto las normas expedidas por el Ministerio de Transporte como las expedidas por la Administración Distrital a las que se hizo anteriormente referencia, NO se encuentran suspendidas por ninguna orden judicial ni administrativa, de igual forma, dicha normatividad tiene absoluta firmeza pues a la fecha el Ministerio de Transporte no ha expedido un acto administrativo que derogue, suspenda o modifique la Resolución 2163 de 2016. Así pues sobre la implementación de plataformas tecnológicas se resalta que:



- El uso de plataformas tecnológicas opera bajo el carácter de optatividad.
- Los propietarios y conductores de taxi que así lo decidan podrán implementar el mecanismo de cobro mediante plataforma tecnológica de conformidad con los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017
- Los vehículos que ya implementaron el mecanismo de cobro mediante plataforma tecnológica de conformidad con los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017 pueden continuar operando con dicho mecanismo, pues no existe ninguna limitación normativa para quienes estén interesados en adoptar dicho mecanismo.
- Quienes realicen la gestión y liquidación de servicios a través de plataformas tecnológicas en la ciudad de Bogotá D.C., deben realizarlo en el marco de los lineamientos normativos establecidos a través del Decreto 456 de 2018 y del Decreto 568 de 2018, así como del Decreto 004 de 2022.

**25. Sírvase indicar, qué instrucciones ha impartido la Administración Distrital a la autoridad vial, para proceder ante los bloqueos y/o ‘plan tortuga’.**

Las instrucciones impartidas se encuentran mencionadas en el ítem N. 22 del presente documento.

**26. Sírvase informar, qué acciones se han tomado entre la Administración Distrital y el Gobierno Nacional, para dar una respuesta oportuna a la problemática manifestada por los representantes de las plataformas tecnológicas.**

En primer lugar es importante aclarar que la reglamentación de un servicio de transporte diferente al público a través de plataformas, implica la modificación de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 e inclusive la reglamentación de una actividad económica cuya competencia exclusiva corresponde al Congreso de la República.

Posterior a ello, en lo atinente al sector transporte corresponde al Ministerio de Transporte ejercer la facultad reglamentaria, como cabeza del sector y proceder con las modificaciones correspondientes al Decreto 1079 de 2015.

Efectuadas tales precisiones, y dado que no le asiste competencia a la Administración Distrital para dar respuesta a la problemática manifestada por los representantes de las plataformas tecnológicas, las acciones desplegadas por la Administración Distrital se han materializado en el acompañamiento y participación de las mesas de diálogo, los puestos de mando unificado y demás escenarios dispuestos para la escucha de los representantes.



Desde la Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad durante el año 2024 se desarrollaron 2 mesas de diálogo con conductores de plataformas como gestión de acuerdos en el marco de la atención de conflictos en vía con el gremio de taxis, así mismo han dado como resultado pactos de no agresión entre las partes.

- Una (1) Atención a manifestaciones públicas por el derecho al trabajo por medio del uso de plataformas para el transporte de pasajeros en vehículo particular.
- Protocolo y estandarización de la aplicación de la infracción D-12.

Finalmente, el Concejo de Bogotá expidió el Acuerdo 968 del 19 de diciembre de 2024, cuyo propósito es promover buenas prácticas en la imposición de comparendos por la infracción D12 (Artículo 131 de la Ley 769 de 2002), por parte de los agentes de tránsito distritales..

**27. Sírvase indicar, cuántas quejas y/o reclamos se han interpuesto por mala prestación en el servicio de taxi.**

Teniendo en cuenta que, en las plataformas de atención al usuario para radicación de peticiones, no se cuenta con una tipología parametrizada para los temas relacionados a la "Mala prestación en el servicio de taxi", durante el año 2024 a la fecha de corte, no se registran tipología de quejas por éste concepto, sin embargo encontramos las siguientes peticiones registradas con otras tipologías y subtemas con el asunto en común al tema relacionado:

**Tabla No 6 Peticiones Recibidas Relacionadas al Asunto de "Mala Prestación En El Servicio De Taxi" Años 2024-2025**

Subtema	Tipología			Total General
	Derecho de petición de interés general	Derecho de petición de interés particular	Reclamo	
(en blanco)	7	53		60
SERVICIO PÚBLICO TIPO TAXI		11	1	12
ATENCIÓN AL CIUDADANO	2			2
PQRSD.		2		2



Subtema	Tipología			Total General
	Derecho de petición de interés general	Derecho de petición de interés particular	Reclamo	
SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL TAXI (INDICADORES DE SERVICIO, POLÍTICA, CAPACIDAD TRANSPORTADORA, REGLAMENTACIÓN, TARIFA, COMUNICACIONES, ZONAS AMARILLAS, PICO Y PLACA, CENSO, MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI INTELIGENTE) - TRANSPORTE ESPECIAL		2		2
QUEJAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO		1		1
TRASLADO A ENTIDADES DISTRITALES		1		1
<b>Total general</b>	<b>9</b>	<b>70</b>	<b>1</b>	<b>80</b>

Fuente de información: Consolidado del 17 Enero 2025:

Reporte ORFEO-OTIC a corte de 15/01/2025 00:00

Reporte BTE-DAC a corte: 16/01/2025 04:00 pm

Actualización Vencidas: 17/01/2025 3:00 pm



**28. Sírvase indicar, cuáles son los requisitos para operar un vehículo de transporte autorizado para transportar pasajeros diferentes al servicio de taxis y a la fecha cuántos tienen registrados.**

El Sistema Integrado de Transporte Público - SITP se presta a través de concesiones firmadas con el ente gestor Transmilenio S.A. y cuyos requisitos de operación se establecen en los contratos de concesión, pliegos de condiciones de los procesos de selección y demás documentos, cumpliendo con lo establecido con la normatividad Nacional y Distrital para la prestación del servicio como la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto 1079 de 2015, Decreto Distrital 309 de 2009, entre otros.

También se informa que a corte de 31 de diciembre de 2024, el Distrito cuenta con diez mil seiscientos cuarenta y seis (10.646) vehículos de servicio de transporte público masivo (SITP) de pasajeros activos y con tarjeta de operación vigente.

**29. Sírvase indicar, cuántas y cuáles denuncias han hecho la secretaria a su cargo contra las plataformas Uber y Cabify, Picap, entre otras, por delitos de usurpación de funciones públicas.**

Desde la anterior Dirección de Asuntos Legales, hoy, Dirección de Representación Judicial, el 14 de marzo de 2018, a través de consecutivo No. 008051, se radicó en la Oficina de asignaciones y reparto de la Fiscalía General de la Nación, una denuncia en contra de los representantes legales de las sociedades UBER Colombia S.A.S, Cabify Colombia S.A.S. y Cabify Transportes S.A.S., por el delito de Usurpación de funciones públicas, contemplado en el artículo 425 de la Ley 599 del 2000, *"Por la cual se expide el Código Penal"*.

Cumplido el deber que le asistía a este Organismo de Tránsito de poner en conocimiento de la Fiscalía General de la Nación, las conductas que en su consideración, revestían las características de un delito; y teniendo en cuenta las funciones legal y constitucionalmente asignadas al órgano de persecución penal, éste último continuó con el procedimiento concerniente. De esta manera, a la anterior denuncia le correspondió el Código Único de Investigación CUI: 110016000050201811877, y se le dio ampliación, mediante memorial SDM-DAL-20300-2019, del 31 de enero de 2019; solicitando la vinculación como denunciado o sujeto activo de la conducta penal, al representante legal de Picap. Una vez realizada dicha vinculación, se rindieron las respectivas entrevistas solicitadas por el Ente acusador, con fecha del 26 de marzo de 2019.



En este sentido, todas las acciones jurídico-penales a realizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, ya fueron desplegadas, empezando por la denuncia que se presentó y a la que se aludió en líneas anteriores, con la consiguiente ampliación que se dio a la misma, y las entrevistas que se rindieron ante la Fiscalía General de la Nación por parte de nuestros funcionarios.

En cuanto a la posibilidad de interponer nuevas denuncias por los mismos hechos, delito y contra las mismas personas, ello no resulta posible atendiendo las siguientes consideraciones:

- En términos penales, la conducta típica se puede desplegar por acción u omisión, de manera instantánea o continuada (artículos 25 y 26 del Código Penal), pueden ser así las cosas, la operación de las denominadas “plataformas de conductores”, comporta una ejecución continuada de la conducta típica que ya fue denunciada por parte de esta Entidad y que, no puede ser objeto de una nueva denuncia esto de conformidad con el principio del *non bis in idem*, y en cumplimiento del artículo 69 de la Ley 906 de 2004, “*Por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal*”, el cual conmina a los denunciantes a manifestar si les consta que los mismos hechos ya han sido puestos en conocimiento y que la denuncia solo podrá ampliarse por una sola vez (Incisos 1 y 4 de la norma *ibídem*).
- En consecuencia, frente a la continuada operación de este tipo de plataformas y/o la incursión en estos hechos, por parte de nuevas plataformas, le corresponde a la Fiscalía General de la Nación, realizar las adecuaciones típicas a que hubiera lugar, en cuanto al fenómeno jurídico del concurso de conductas punibles, en atención a lo preceptuado en el artículo 31 del Código Penal, y en su condición de detentor de la acción penal, así como partiendo de la denuncia que ya ha interpuesto este Organismo de Tránsito.
- Por tal razón, no resulta procedente, la interposición de nuevas denuncias pues, como ya se advirtió, éstas recaerían sobre los mismos hechos ya denunciados, solo que, los “nuevos” serían una ejecución continuada de los anteriores ya denunciados y, por lo ya advertido, no se puede denunciar dos veces los mismos hechos.

Finalmente es importante informarle que, en relación con la denuncia interpuesta; la Fiscalía General de la Nación ya le impartió trámite y optó por su archivo (Art. 79 de la Ley 906/04 - Conducta atípica), mediante Orden – Resolución del 09 de septiembre de 2019.

### **30. Sírvase desagregar por años los incrementos en los valores del servicio de taxi**

A continuación, se presenta el histórico anual de los valores del servicio de taxi:

32

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



**Tablas No 7 Valores del Servicio de Taxi por Unidad**

Tipo de Costo	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tarifa Usuario	\$ 82	\$ 82	\$ 82	\$ 82	\$ 85	\$ 90	\$ 104	\$ 125
Variación	5,13%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%	5,9%	15,6%	20,2%

**Fuente: Elaboración propia STPU, 2025**

**35. Sírvase indicar, cuántos recursos de apelación se han interpuesto en el marco de procesos sancionatorios por conducir vehículos con destinación diferente a la establecida en la licencia de tránsito, o similares derivadas de la prestación de servicios de transporte.**

En respuesta al particular señalar que se han interpuesto un total de 15.420 recursos de apelación en el marco de procesos sancionatorios por conducir vehículos con destinación diferente a la establecida en la licencia de tránsito en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2024.

**37. Sírvase indicar, qué acciones han sido realizadas por parte de la Secretaría de Movilidad, para combatir la ilegalidad en la presentación del servicio público mediante el uso de plataformas tecnológicas.**

La Secretaría Distrital de Movilidad coordina permanentemente con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, la realización de operativos de control en las vías del Distrito Capital, en lo concerniente a la violación de las normas de tránsito y transporte por parte de conductores de vehículos de servicio público, especial, particular y cualquier otro medio no autorizado, que se encuentran prestando servicios de transporte público colectivo o individual de pasajeros de manera ilegal e informal; estas actividades de control se llevan a cabo con el propósito de identificar y sancionar cualquier conducta que constituya una violación a la normatividad establecida en la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* y la Ley 336 de 1996, *“Por la cual se adopta el estatuto nacional del transporte”* que dé lugar a la imposición de una infracción en tránsito o de informe unico de infracción al transporte.

**Para cumplimiento de lo anterior**, es pertinente traer a colación, que la Superintendencia de Transporte a través de las circulares 13 de 2014, 24 de 2014, 15 del 20 de noviembre

33

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



de 2020, ha reiterado a las autoridades de tránsito y transporte el deber de aplicación de la normatividad vigente frente a la prestación de servicios de transporte no autorizados; así como, el deber de adelantar las investigaciones administrativas e imponer las sanciones correspondientes. Precizando que dicho cumplimiento se concreta con la **aplicación del literal e) del numeral 49 de la Ley 336 de 1996 y el literal D.12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 que contemplan la inmovilización de los vehículos que se destinen a la prestación de un servicio diferente al autorizado.**

En la última Circular Externa No. 20245330000044 del 6 de septiembre de 2024, expedida por la Superintendencia de Transporte, reitera, entre otros aspectos, los siguientes:

- La prestación del servicio de transporte público corresponde a personas autorizadas, quienes deben acreditar la capacidad organizacional, económica y técnica, así como la homologación de los vehículos para dicho servicio (artículos 9, 10, 11 y 12 de la Ley 336 de 1996).
  - El literal e) del artículo 49 de la Ley 336 de 1996, dispone la inmovilización del vehículo cuando se compruebe que se presta un servicio no autorizado. Su imposición es de competencia de la autoridad de transporte, por la inexistencia de una autorización que faculte a un sujeto para la prestación del servicio público.
  - La infracción de D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, establece la inmovilización del vehículo cuando se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito cuya imposición es de competencia de la autoridad de tránsito.
- Las disposiciones mencionadas (literal e del artículo 49 de la Ley 336 de 1996 y el literal D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002) contemplan sanciones cuyo propósito es proteger dos bienes jurídicos distintos y su conocimiento corresponde a dos autoridades distintas, en consecuencia puede darse el concurso ideal de investigaciones administrativas sin que con ello se configure vulneración del principio “*Non bis in ídem*”.

Ahora bien, frente a las acciones adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en aras de hacer frente a la ilegalidad en la presentación del servicio público mediante el uso de plataformas tecnológicas, es menester resaltar que desde la Subdirección de Contravenciones, en aplicación de lo establecido en la Ley 769 de 2002 durante la vigencia 2024 ha sancionado con la imposición de la multa correspondiente y la inmovilización del vehículo, en la cantidad de casos que se muestran a continuación:

#### **Tabla No 8. Cantidad de sancionados entre el 1 de enero al 31 de diciembre de 2024 por la comisión de la infracción D12.**

34

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

Año	Cantidad de sancionados
2024	2.172

**Fuente: Información generada de Crystal Report Sicon y Reportes Fénix.**

**38. Sírvase indicar, cuáles acciones preventivas ha desarrollado la secretaria a su cargo con el fin de desestimular el uso del transporte ilegal por parte de la ciudadanía.**

La Secretaría Distrital de Movilidad ha desarrollado la estrategia de divulgación **#SiVoyEnTaxi** para promocionar el servicio legal de taxis, dentro de esta, se contempla la divulgación de información relacionada con las buenas prácticas que favorezcan la buena experiencia y el viaje seguro, con el fin de estimular a la ciudadanía a su uso. A continuación algunas de las publicaciones:



**Fuente : Secretaría de Movilidad**

<https://x.com/sectormovilidad/status/1820447372188492168?s=46&t=9c1UBFtCAI6miWZ-1ETHWA%0A>

En el marco de esta estrategia, durante el 2024 se adelantó el galardón Taxista de Oro, reconocimiento otorgado por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá a los conductores de taxi que se destacan por brindar un servicio ejemplar, cumpliendo con altos estándares de calidad, seguridad y atención al cliente.

35

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



Este reconocimiento busca incentivar las buenas prácticas en el gremio de taxistas, promoviendo el cumplimiento de las normas de tránsito, la actualización de documentos legales, la participación en capacitaciones y la adopción de comportamientos responsables y éticos en las vías.

También fomenta la confianza entre los usuarios y los conductores, mejorando la percepción del servicio de taxis en la ciudad y contribuyendo a una movilidad más segura y eficiente para todos. A continuación algunas de las publicaciones realizadas:



Fuente Secretaría de Movilidad

<https://x.com/sectormovilidad/status/1821305317444952483?s=46&t=9c1UBftCAI6miWZ-1ETHWA>

<https://x.com/sectormovilidad/status/1840928235850211405?s=46&t=9c1UBftCAI6miWZ-1ETHWA>



<https://x.com/terminalbogota/status/1820570125289808330?s=12&t=9c1UBFtCAI6miWZ-1ETHWA>

Adicionalmente, la Subdirección de Transporte Público viene adelantando un plan de trabajo con el gremio de taxistas por medio del cual se busca mejorar aspectos sustanciales de la prestación del servicio de transporte público individual. Estas acciones buscan potencializar el uso del transporte legal en la ciudad y reflejan el compromiso de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, involucrando activamente a los taxistas en la construcción de una movilidad más segura para todos.

Por último, desde el equipo de cultura para la movilidad de la Oficina Asesora de Comunicaciones se adelantaron durante el año 2024 acciones de formación con los conductores de transporte público individual, cuyo enfoque pedagógico y preventivo busca fortalecer conocimientos en los conductores, así como promover en ellos conductas seguras al momento de movilizarse por la ciudad fomentando cambios de comportamiento que contribuyan a una movilidad más segura al prestar sus servicios en la ciudad. Para el año 2024 se tuvo participación de 772 conductores en actividades que abordaron temas como seguridad vial, normatividad, velocidad, consumo de sustancias psicoactivas como factor de riesgo en la movilidad, seguridad vial, resolución de conflictos, comportamiento, biocinematografía.

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 27-01-2025 04:13 PM

Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alejandro Contreras Torres-Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Juan David Villamarín García-Oficina de Gestión Social  
Aprobó: Juan Manuel Garzón Monroy-Subdirección de Contravenciones  
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Natalia Catalina Cogollo Uyabán-Dirección de Normatividad y Conceptos  
Aprobó: Nathaly Patiño González-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Paulo Andrés Rincón Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

37

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195





Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público  
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 22-01-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 22-01-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 22-01-2025  
Iván Ricardo Sánchez Quintero - Oficina de Gestión Social 17-01-2025  
Sandra Raquel Vega Reyes - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-01-2025  
Nathalie Pinzón Torres - DAC 22-01-2025  
Maria Isabel Hernandez Pabon - Directora de Representación Judicial 23-01-2025  
Elaboró Juan Guillermo Ruíz Fonseca - Subdirección de Transporte Público  
Julieth Viviana Alfonso - Subdirección de Transporte Público 20-01-2025  
Jeisson Ricardo Santafé - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 17-01-2025  
Nelson Antonio Hermosa - Subdirección de Gestión en vía 21-01-2025  
Yina Paola Penagos - Oficina de Gestión Social-21-01-2025  
Jeimy Dayana Useche Suárez - Subdirección de Control de Tránsito y transporte 21-01-2025  
Alvin A. Olarte A.- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 20-01-2025  
Juan Manuel Rojas Ortiz - Dirección de Representación Judicial 20-01-2025  
Fernando Alfredo Pérez Alarcón - Abogado SSC 16-01-2025  
Rafael Abbrescia - Dirección de Atención al Ciudadano 21-01-2025  
Julie Andrea Vargas R. Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 21-01-2025  
Fernando Alfredo Pérez Alarcon - Abogado SSC  
Paulo César Díaz Solarte - DIATT  
Diego Alberto Silva Jiménez - Abogado SC 22-01-2025  
Omar González - DAC21-01-2025  
Ángela María Garay Castro - SCITP 21-01-2025  
Nancy Gomez - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1e1-edbuVAcmyhd\\_CXljbYlqPIMBhGV10?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1e1-edbuVAcmyhd_CXljbYlqPIMBhGV10?usp=drive_link)