

## SOPORTE TÉCNICO

*“ Por el cual se sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”*

### ÁREA A CARGO:

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

### FECHA PREVISTA PARA LA ADOPCIÓN:

JULIO DE 2019

ELABORÓ: VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

9 DE MAYO DE 2019



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



## 1. ANTECEDENTES

Que los literales b, d y e del artículo [2º](#) de la Ley 105 de 1993 señalan que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;

Que el artículo [3º](#) de la citada ley establece que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y bajo el principio de acceso al transporte en condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad.

Así mismo, el numeral 2 del artículo [3º](#) de la Ley 105 de 1993 establece que la operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico.

Que el artículo [5º](#) de la Ley 336 de 1996 establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará 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 el reglamento para cada modo y que cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas.

Que adicionalmente el artículo [23](#) de la Ley 336 de 1996 dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Que el artículo 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, establecen que en su condición rectora y orientadora del sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte y que las autori-



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



dades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Que en concordancia con las disposiciones establecidas en la Ley 527 de 1999, se deben vincular a la prestación del servicio público de transporte, el empleo y la utilización de equipos y tecnologías de la información y las comunicaciones, las cuales contribuyen a la prestación de un servicio competitivo, dinámico, seguro y de fácil acceso.

Que el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el Decreto 2297 de 2015, regula la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.

## 2. JUSTIFICACIÓN

El Decreto 2297 de 2015, modificó y adicionó el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 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.

El Decreto 2297 de 2015, fue reglamentado por la Resolución 2163 de 2015, la cual fue demandada en acción de nulidad, y mediante decisión de fecha 30 de abril de 2018, el Honorable Consejo de Estado, ordenó la suspensión provisional de los efectos de la Resolución 2163 del 27 de mayo de 2016 “por la cual la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015”, expedida por el Ministerio de Transporte, bajo el argumento de que no se dio cumplimiento al requisito previsto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009, que a la letra señala: “(...) *además de las disposiciones consagradas en el artículo 2o del Decreto 2153 de 1992, la Superintendencia de Industria y Comercio podrá rendir concepto previo sobre los proyectos de regulación estatal que puedan tener incidencia sobre la libre competencia en los mercados (...)*”.

Posteriormente, a través de providencia de fecha 8 de agosto, el Consejo de Estado, ordenó levantar la medida cautelar decretada en el proveído anteriormente señalado, aclarando lo siguiente:

*“(...) ACLÁRESE la providencia del 08 de agosto de 2018, en el sentido de precisar que el levantamiento de la medida cautelar está **sujeto a que el Ministerio de Transporte continúe con el trámite y culmine el procedimiento de expedición de Reglamentación que corrige el yerro de la Resolución 2163 de 2016, en un plazo no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia (...)**”* **SUBRAYADO FUERA DE TEXTO.**

Como parte de los análisis necesarios para resolver la solicitud del Consejo de



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



Estado, este Ministerio realizó un proceso de verificación respecto del procedimiento adelantado para la expedición de la Resolución 2163 de 2016 y en fecha 12 de septiembre de 2018, entre otras acciones, consideró solicitar a la Superintendencia de Industria y Comercio, para que, en su calidad de Órgano Asesor del Gobierno Nacional, emitiera concepto sobre el contenido de normas expedidas por la Secretaria Distrital Movilidad de Bogotá, para regular en su jurisdicción, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, con base la mencionada resolución 2163, consultando específicamente, *“(...) si dentro de las competencias de transporte que le asisten a las autoridades locales frente a la prestación del servicio de la respectiva modalidad, la solicitud específica de dispositivos y otras disposiciones allí establecidas constituyen restricciones a la libre competencia del mercado o el derecho de los consumidores al acceso básico de transporte individual (...)”*

Emitido el concepto de la Superintendencia de Industria y Comercio, la misma manifestó su preocupación, **en relación con las especificaciones requeridas para los vehículos en el nivel de lujo y con respecto a las plataformas tecnológicas; contenidas en el Decreto 2297 de 2015**, que las mismas, *“(...) podrían resolver los problemas o fallas en el mercado de transporte individual y no deberían, como lo propuso el regulador, estar limitadas a prestar servicios de intermediación directamente a los usuarios. Ello con el fin de que dicho mercado no quedara reservado a las empresas de transporte y la oferta fuera la más amplia y competitiva posible (...)”*.

Así mismo, el diagnóstico de la Super Intendencia de industria y comercio, concluyó que los problemas del Taxi en Colombia son: i) Asimetrías de la Información, que derivan en inseguridad, estado deficiente de los vehículos, insuficientes aptitudes de conducción, abuso en el valor de las tarifas y negativas a prestar el servicio; ii) problemas de coordinación, que genera dificultad para conseguir un servicio en horas pico y determinadas zonas, congestión y contaminación.

De igual manera, con base en la demanda de nulidad se suscitaron de parte de las autoridades territoriales, empresarios y propietarios de la modalidad de taxis, una serie de consultas sobre el alcance jurídico de las disposiciones expedidas a nivel territorial y distrital.

Que teniendo en cuenta lo anterior, se realizó un análisis a la regulación normativa del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en donde se concluyó la necesidad de actualizar algunas disposiciones contenidas en normatividad referida, relacionadas entre otras, con el proceso de asignación de matrícula y fijación de capacidad transportadora, habilitación de plataformas y requisitos establecidos para los vehículos que presten el servicio. Bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales, principios contenidos en el Decreto 1079 de 2015.



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



De otro lado, los artículos 27 y 29 de la Ley 769 de 2002, disponen que todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas que propendan por la seguridad que los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, como lo determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad nacional e internacional.

Que la República de Colombia, suscribió la Resolución 64/255 de marzo de 2010 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, en la que se proclamó el periodo 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo general de estabilizar, y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

Así las cosas, mediante Resolución 3752 de 2015 el Ministerio de Transporte adoptó medidas en materia de seguridad activa y pasiva para los vehículos automotores, remolques y semirremolques, con el objeto de proteger la vida e integridad de las personas.

Según las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal en el análisis estadístico sobre accidentalidad vial –FORENSIS 2016–, en el año 2016 se reportaron 184.000 accidentes de tránsito, en los cuales se presentaron 7.158 víctimas fatales y por tanto es necesario implementar medidas y soluciones integrales que contribuyan a disminuir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito en el país.

Por lo anterior, se establecen en el proyecto de Decreto modificatorio, como medidas para dar cumplimiento a lo anterior, actualizaciones a los requerimientos y especificaciones técnicas, de comodidad y de seguridad vial que deben acreditar y cumplir los vehículos taxi, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, teniendo en cuenta así mismo, los avances tecnológicos y los nuevos diseños desarrollados por la industria automotriz, buscando incentivar el uso de nuevas tecnologías, con vehículos eléctricos y de cero emisiones en cumplimiento de la función que le atañe al estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

### 3. CONSIDERACIONES FINALES

Con la expedición del proyecto de Decreto, pretende:

- ❖ Definir una única habilitación en la modalidad para ambos niveles de servicios, a efectos de que las empresas y los propietarios puedan decidir en



La movilidad  
es de todos

Mintransporte



cuál de los dos niveles prestará servicio el respectivo vehículo, siempre y cuando cumpla con las condiciones requeridas para el nivel.

- ❖ Que las plataformas para su habilitación no tendrán que acreditar su relación con la empresa de transporte habilitada en la modalidad, es decir que podrán operar las plataformas habilitadas, tengan o no relación directa con la empresa
- ❖ Se mantiene la habilitación de plataformas tecnologías, sin embargo, se establecen solo requisitos mínimos que las mismas deberán cumplir permitiendo la libre competencia de las empresas interesadas en prestar el servicio
- ❖ Busca estimular el uso de tecnologías cero emisiones en la modalidad, se abrirá una lista donde cualquier interesado en participar del sorteo público de las nuevas capacidades transportadores que resulten del estudio técnico, que suscriba un compromiso irrevocable de adquirir vehículos eléctricos o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio, participará en un primer sorteo preferencial en cumplimiento de la función que le atañe al estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.
- ❖ Que las autoridades de tránsito y transporte competentes estimulen el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer medidas especiales en aspectos como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros.