

**PROYECTO DECRETO A TRAVÉS DEL CUAL SE SUSTITUYE EL CAPÍTULO 3, TÍTULO 1, PARTE 2, LIBRO 2 DEL DECRETO NÚMERO 1079 DE 2015  
ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE**

#

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	
6/06/2019	MARIA DE JESUS BECERRA SANCHEZ mbecerra@minttransporte.gov.co	Dirección Territorial Boyacá	<p>Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto.</p> <p>Parágrafo 1°. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo distrito, municipio o Área Metropolitana. ..."</p> <p>Se entendería que un vehículo perteneciente a persona natural puede cambiar a persona jurídica? ya que la condición es que pertenezcan al mismo distrito, municipio o área metropolitana?, en este caso si la persona natural habilitada cuenta con un solo vehículo, la autoridad competente puede decretar el cambio de empresa y por consiguiente la revocatoria de la habilitación de la persona natural? y si tiene hasta 5 vehículos puede cambiar uno o mas a persona jurídica, ya sea por traspaso o no, y seguir con la habilitación en persona natural?</p>		X	<p>NO ACOGIDA: Frente al cambio de empresa del vehículo Taxi, la norma no establece limitantes para que este pueda cambiarse entre empresas debidamente habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi ya sean estas personas naturales o jurídicas. Aunado a esto, dado que la norma que refiere la habilitación de las personas naturales para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, dicta entre otros requisitos, que esta debe acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de "hasta" cinco (5) vehículos, estaría en cumplimiento así tenga un (1) solo vehículo, caso contrario si no tiene al menos un (1) vehículo de su propiedad o la existencia de contrato de arrendamiento financiero de vehículos para su operación, en principio incumpliría los requisitos para mantener su habilitación y merecería la intervención de la autoridad de inspección, vigilancia y control para decidir sobre su habilitación. debe además tenerse en cuenta que el proyecto establece la posibilidad de que "La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos"</p>
1			<p>Define la Resolución 5443 de 2009: Camioneta. Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros y/o carga con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta 5 (Cinco) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</p> <p>Campero. Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (3/4) de tonelada. vehículos homologados para pasajeros y carga simultáneamente, pero en la definición del artículo Artículo 2.2.1.3.3.</p> <p>"...Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, legalmente constituida de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitada por autoridad competente en esta modalidad, la cual se obliga con un usuario a cambio de un precio a conducirlo desde el lugar donde se solicita el servicio o se realiza la detención del vehículo de servicio público, al lugar o sitio de destino por él indicado, sin sujeción a rutas ni horarios y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. ..."</p> <p>NO SEÑALA QUE SE PUEDA TRANSPORTAR CARGA Y PASAJEROS, QUE CORRESPONDE AL SERVICIO MIXTO.</p> <p>si van a incluir estos vehículos homologados para el servicio mixto, se entendería que si en un distrito municipio o area metropolitana existen empresas de servicio mixto, los vehículos se pueden cambiar de mixto a taxi?</p>		X	<p>NO ACOGIDA, sobre su pregunta "... si en un distrito municipio o area metropolitana existen empresas de servicio mixto, los vehículos se pueden cambiar de mixto a taxi?". Este Ministerio le indica que respecto del cambio de modalidad, el texto del proyecto no está considerando el cambio de modalidad que está prohibido en las normas generales, de hecho se establece que el ingreso de un vehículo a la capacidad transportadora global de la jurisdicción será por incremento o por reposición y siempre se hará por vehículo nuevo o no usado, condición que de facto impide usar vehículos usados para cambio de modalidad.</p>
			<p>Respecto a Parágrafo 2. La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos.</p> <p>si no es propietario o locatario, puede vincular vehículos de otros o recibir por cambio de empresa? cuanto tiempo tiene para vincular y demostrar que es propietario o locatario de hasta 5 vehículos?</p>		X	<p>NO ACOGIDA: Tal como lo indica el artículo 2.2.1.3.2.4, para la habilitación de persona natural para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, la empresa debe acreditar la propiedad o existencia de los contratos de arrendamiento financiero <b>de hasta cinco (5) vehículos</b>. La persona natural puede operar con vehículos ya sea de su propiedad o de terceros por cambio de empresa, siempre y cuando no opere con más de cinco vehículos y al menos uno sea de su propiedad o lo posea en arrendamiento financiero y si no cumple este último requisito deberá demostrar además un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos o si no lo tiene. Si pretende operar con más de cinco (5) vehículos entonces deberá cumplir también los numerales 5., 6., y 7. de los requisitos para la habilitación de personas jurídicas - Parágrafo 3.</p>
			<p>El sector de taxis no se debe quedar con los actuales taxis amarillos básicos y de lujo, ya que necesita otra clase de niveles de servicios como el intermedio y taxi compartido.</p>		X	<p>NO ACOGIDA: El proyecto se refiere a la prestación del servicio público de transporte INDIVIDUAL de pasajeros en vehículo taxi. Es importante precisar que el servicio público de transporte terrestre automotor individual, existe para satisfacer una necesidad de transporte específica e individual, por lo cual no es de recibo el que esta mute o interfiera con otras MODALIDADES como lo pueden ser el transporte especial o el transporte de pasajeros por carretera o colectivo municipal, ya que precisamente las mismas normas que enmarcan el transporte han definido que para la prestación del mismo hay diferentes modalidades, según la necesidad a satisfacer.</p>

9/06/2019	<b>JOSE EDUARDO HERNANDEZ</b> <b>Cel 315 8 58 16 21</b> <b>Correo empresarial : presidente@taxi slires.com.co</b> <b>Avenida Calle 9 N° 50- 15</b> <b>Bogotá tel 4471503</b>	<b>Presidente CORPOTAXIS</b>	<p>Definitivamente hay que reconocer que en muchas ciudades como Bogotá hacen falta vehículos no solo en horas pico sino las 24 horas en determinadas zonas, lo que hace necesario aumentar el número de vehículos , es decir fijar unas nuevas reglas para el incremento del parque automotor sin que esto esté sujeto a las complicadas condiciones de asignación de nuevas matrículas o "CUPOS", y tan poco puede ser una feria de cupos por sorteo porque los que participan en esta lotería lo hacen con el fin de ganar y salir a vender ese derecho de matrícula al mejor postor, quedando por fuera los verdaderos necesitados de esos cupos que son los conductores profesionales que llevan mucho tiempo manejando taxi y cuidando su hoja de vida, haciendo los cursos y capacitaciones necesarias para obtener la certificación en competencias laborales. Podemos decir con acierto que los conductores de UBER y demás aplicaciones ilegales eran conductores de taxis que migraron a esta nueva oferta laboral por no tener 80 o 100 millones de pesos para compra un "CUPO" y poder adquirir un nuevo vehículo de servicio público al amparo de las normas vigentes.</p> <p>Hay que facilitar el ingreso de mas vehículos de servicio publico tipo taxi por incremento para lo cual recomendamos no hacerlo por sorteo sino por méritos de las personas que van a conducir los vehículos con la condición que estas nuevas matrículas y sus vehículos no sean enajenados a ningún título pues estas matrículas deben ser una especie de concesión a la persona natural que cumpla los requisitos del concurso de méritos, esto sería como un título habilitante similar al del que obtienen los médicos, abogados y demás profesionales que no lo pueden vende y si mueren tampoco lo heredan sus hijos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Que el ingreso se haga por reposición, es el resultado de observar estricto cumplimiento de lo ordenado por la ley, 336 de 1996, que preceptua que será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial. Mientras no se haga el estudio de demanda que determine el ingreso por incremento, la alternativa legal es reposición. Es así como el proyecto prevee que las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción, mediante estudio técnico, determinarán la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo taxi para su jurisdicción, entendida ésta como el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en esa modalidad de servicio para esa jurisdicción y que No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico. En consecuencia si un estudio tecnico así lo determina y hay necesidad de incremento entonces se decretará y se hará sorteo para asignar derechos de nuevas matrículas.</p> <p>Ahora bien, prevee el proyecto en el parágrafo 1 del Artículo 2.2.1.3.7.2. Ingreso de los vehículos a la capacidad transportadora, que podrán establecerse programas especiales o pruebas pilotos, que procuren optimizar condiciones de calidad, seguridad o comodidad del servicio, autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto específico determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente.</p> <p>Indica además la misma ley 336 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. En cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción</p> <p>Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.</p>
			<p>Las tarifas no deben estar sometidas a la resolución 4350 de hace 21 años, estas deben ser el producto de la ley de oferta y demanda bajo unos parámetros de la canasta de costos y gastos de la industria del taxismo construida entre las administraciones Municipales, Distritales y autoridades Metropolitanas en conjunto con los conductores, propietarios y empresarios de taxis. Hoy en día las plataformas tecnológicas que actúan ilegalmente en el país han demostrado que la tarifa puede ser dinámica dependiendo de muchos factores para lo cual solicitamos se den las tarifas bajo estas premisas.</p>		X	<p>NO ACOGIDA: Frente a la tarifa, como bien se explica el cálculo de la tarifa está sujeto a parámetros, que aunque se encuentren en una norma que tiene varios años, no pierde vigencia pues esos parámetros son los que académica y técnicamente se han determinado en la operación del transporte, de hecho permite establecer rendimientos dependiendo de las tecnología de los vehículos por ejemplo, más bien, han sido enriquecidos con lo dispuesto en el Decreto frente al establecimiento de primas o cobros adicionales, fijos o diámicos (dependiendo del nivel de servicio) en su artículo 2.2.1.3.8.16, que pueden ser establecidas por las autoridades en cada jurisdicción. No obstante, siempre existe la posibilidad de revisar la política tarifaria, pero esto no es objeto de este proyecto de decreto. el texto mismo de este proyecto respecto de la metodología para cálculo de tarifas prevee: "... haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya. ...".</p>
			<p>1- Consideraciones - Inciso 7 - Vamos a completar cuatro años de la expedición de la norma de taxis de lujo y eso a sido un saludo a la bandera puesto que las condiciones que se colocaron no son las mas adecuadas en especial por exigir que se haga por reposición,</p> <p>El propósito de la norma de los taxis de lujo fue para contrarrestar la entrada de las plataformas tecnológicas ofreciendo servicios de transporte en vehículos particulares sin que se haya cumplido el objetivo, por el contrario hoy tenemos en solo UBER mas de 120.000 particulares prestando el servicio de transporte, por eso se hace necesario liberar el incremento de taxis solo para la modalidad de taxis de lujo bajo las condiciones que se incluyeron en la presente reforma del decreto 1079, esto permitir ofrecer a estos conductores de UBER y demás plataformas que no se han querido legalizar volcarse a la legalidad y prestar un servicio que necesitan los usuarios de transporte</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto no discrimina capacidad transportadora por nivel de servicio, el concepto es de capacidad transportadora global de la jurisdicción. No puede desconocer este ministerio que es por mandato legal emitido en la ley 336 de 1996, que el servicio publico de transporte debe obedecer a estudios que determinen demanda del servicio, lo que se traduce en determinar cuál debe ser la oferta técnica, la que será fijada por las autoridades municipales, distritales o del área metropolitana, conforme a los resultados que los estudios realizados para estos efectos, arrojen para su establecimiento. En consecuencia son las autoridades en cada jurisdicción las llamadas a revisar si su parque automotor es insuficiente y con ello, aumentar la capacidad del mismo. Por último se debe recordar que los servicios de transporte no autorizados, no están legalmente permitidos y sus actividades son reprochables a la luz de las normas del tránsito y el transporte.</p>
			<p>2- Artículo 2.2.1.3.4. - Se debe cambiar el sorteo por un concurso de méritos en el cual se debe tener como mínimo la experiencia o antigüedad del conductor, la revisión de su hoja de vida como conductor, frecuencia de contravenciones a las normas de tránsito y transporte, capacitación y formación en competencias laborales en la conducción de taxis, quejas, felicitaciones, antecedentes disciplinarios y penales, capacidad de pago por la compra del taxi etc.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Indica la ley 336 de 1996 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. Es así como en cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, caso en el cual vía reglamentaria, podría analizarse su propuesta para que el derecho de matrícula se limite a personas naturales. En todo caso debemos decir que no se puede restringir el acceso a las personas a tener la oportunidad de prestar el servicio, siempre que cumpla con las reglas del sorteo que para los efectos establece la autoridad competente y las condiciones reglamentarias que frente al sorteo se establezcan, entre los cuales podrían revisarse asuntos relacionados con idoneidad y competencias que deben ostentar los conductores.</p> <p>Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.</p>
			<p>3- Artículo 2.2.1.3.4. La planilla de viaje ocasional ya fue reglamentada y se esta expidiendo de forma electrónica .</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La definición del proyecto se refiere al documento denominado planilla de viaje ocasional y efectivamente la misma ya ha sido reglamentada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 2433 de 2018. Igualmente el proyecto aclara el concepto de "viaje ocasional" y es determinante en que la empresa es la responsable por el servicio.</p>
			<p>4- Artículo 2.2.1.3.4. Es empresa de transporte la quien tiene la responsabilidad de la prestación del servicio publico de transporte.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La empresa de transporte, tiene la responsabilidad de la prestación del servicio público de transporte en la modalidad para la cual ha sido debidamente habilitada, es así como igualmente el proyecto aclaró el concepto de "viaje ocasional" y es determinante en que la empresa es la responsable por el servicio. no obstante dicho servicio se presta a través de los vehículos dispuestos para estos efectos, actuando estos vehículos en representación de la empresa.</p>
			<p>5- Artículo 2.2.1.3.4. La norma no debe definir solo dos niveles de servicio sino permitir la iniciativa de los privados y de las autoridades locales para que puedan desarrollar otros niveles, en Bogotá ya esta establecido y reglamentado un servicio entre el básico y el de lujo denominado factor de calidad Decreto 456 de 2018 o taxis premium, de igual manera el Concejo de Bogotá mediante una cuerdo está estimulando el servicio de transporte compartido para una mejor utilización de las vías pretendiendo descongestionar usando una mejor ocupación de las sillas de los vehículos que hoy viajan vacías.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.2.1. El Distrito Especial de Bogotá y el Concejo de la Ciudad ya expidieron normas para crear otro nivel de servicio denominado "FACTOR DE CALIDAD" o taxis premium mas la invitación a compartir los vehículos comúnmente llamado "carpooling" y que las plataformas tecnológicas ilegales ya están prestando esta clase de niveles de servicios denominados servicios laith, premium, compartido, pool, etc.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante señalar que los niveles de servicio definidos por la norma, tienen unas características propias para su uso o implementación y de esta forma no se hace necesario crear niveles intermedios o diferentes, que creen distorsiones en la prestación del servicio. Es importante precisar que las autoridades locales, pueden incentivar el uso de diferentes alternativas de transporte siempre y cuando, esto se ajuste a lo establecido frente a las normas del transporte y el tránsito.</p> <p>El proyecto de Decreto, prevee que las autoridades locales para el establecimiento de la tarifa, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, para viabilizar el establecimiento de recargos, fijos o dinámicos dinámicos al valor a cobrar por el servicio que su sumarian a calculado con la tarifa oficial, asociados a tiempos de espera: detenido o por congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.</p>

			7- Artículo 2.2.1.3.2.3 Se debe fortalecer el capital que deben acreditar las empresas de taxis y sugerimos esta escala según la categoría de los municipios por el número de habitantes para que no sean empresas que ni siquiera les alcanza para comprar un taxi con los valores actuales		X	NO ACOGIDA. Los valores determinados para la demostración del capital pagado y patrimonio mínimo por parte de las empresas que se deseen habilitar para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual, ya tiene correspondencia con el número de habitantes, pues este factor es directamente relacionado con condiciones de oferta y demanda del servicio público. La categorización de municipios obedece a factores mas cercanos a la capacidad presupuestal del municipio en sí para su funcionamiento administrativo . Además debe tenerse en cuenta que el capital pagado o patrimonio líquido se actualiza anualmente, tal y como lo dispone el proyecto de decreto que determina que durante los primeros cuatro (4) meses de cada año calendario, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido en 0,25 SMMLV, por cada vehículo vinculado con el que finalizó el año inmediatamente anterior.
			8- Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas: Es importante aumentar la cobertura a por lo menos 250 SMMLV ya que los abogados de las víctimas están pidiendo indemnizaciones hasta por 1.000 SMMLV y los jueces de la Republica siempre fallan en cuantías muy superiores a las coberturas actuales de los 60 SMMLV		X	NO ACOGIDA. El proyecto establece un monto mínimo, acorde con la política trazada para todas las modalidades. Siendo un monto mínimo, las empresas están en libertad de aumentar esta cobertura .
			9- Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas: Es importante aumentar la cobertura a por lo menos 250 SMMLV ya que los abogados de las víctimas están pidiendo indemnizaciones hasta por 1.000 SMMLV y los jueces de la Republica siempre fallan en cuantías muy superiores a las coberturas actuales de los 60 SMMLV		X	NO ACOGIDA. El proyecto establece un monto mínimo, acorde con la política trazada para todas las modalidades. Siendo un monto mínimo, las empresas están en libertad de aumentar esta cobertura .
			10- Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas: Este seguro ha sido muy bueno para la protección de los conductores o de sus familias pero la cifra o monto de 30 SMMLV está lejos de la realidad, es por esto que se hace necesario aumentarla un poquito por lo menos que sea de 50 SMMLV. Y la realidad es que la póliza no la paga la empresa pues no persigue los dineros provenientes del productividad del vehículo, importante que el valor de la póliza sea de los recursos provenientes de la tarifa		X	NO ACOGIDA. El proyecto establece un monto mínimo, acorde con la política trazada para todas las modalidades. Siendo un monto mínimo, las empresas están en libertad de aumentar esta cobertura .
			11- Estos fondos fueron creados con el propósito complementario para proteger la actividad peligrosa de la conducción de los vehículos de transporte público pero a la fecha no existe en el sector taxi ningún fondo por no ser claro el artículo de como crearlo y quien lo vigila. Se debe cambiar el sentido de este artículo no solo para crear el fondo de responsabilidad sino otros fondos que necesita esta industria del taximo dejando claro que serán bajo las normas de la economía solidaria o de las entidades sin animo de lucro.		X	NO ACOGIDA. el proyecto en el Artículo 2.2.1.3.3.4.se refiere a los Fondo de responsabilidad, sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el artículo 2.2.1.3.3.1 y claramente, define que el funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo. No es de competencia de este decreto reglamentar asuntos propios de la Superintendencia financiera.
			12- Es una gran oportunidad en este decreto involucrar al propietario del taxi para que se comprometa a contratar conductores con el cumplimiento de la normatividad laboral Colombiana y darle o exigirle la vinculación a los conductores al apego del decreto 1047 de 2015		X	NO ACOGIDA. El Decreto no busca reglamentar los temas en materia laboral, los cuales serán abordados por el Ministerio de Trabajo. En el entretanto estamos obligados a lo dispuesto en el artículo 36 de la ley 336 de 1996, que dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.
			13- Como no hay normas que obliguen a los propietarios al cumplimiento de tener conductores con seguridad social siendo esto los propietarios quienes contratan directamente a sus conductores, solo se limitan a recibir un producido diario sin importarles el tema de los conductores con respecto a que tengan salud y riesgos profesionales ni mucho menos la preocupación para que en el futuro tengan una pensión. En tal sentido también se debe advertir que si no cumplen con esta sencilla exigencia de la seguridad social de los conductores pueden perder lo más preciado "EL CUPO" del taxi y deberán pasar el taxi a particular		X	NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. Son ustedes como empresa de transporte quienes en los contratos de vinculación deben establecer los derechos y obligaciones de los propietarios de los equipos, por ejemplo los relacionados con los aportes para la seguridad social de los conductores, cuentan con herramientas como la tarjeta de control para verificar las condiciones de los conductores. la empresa de transporte es la que ostenta la habilitación y es la responsable por el servicio público, la solidaridad del propietario del vehículo debe estar claramente determinada en las condiciones del contrato de vinculación del equipo. Lo anterior teniendo en cuenta además la autonomía de la voluntad privada, que es recordada en el mismo artículo en todo caso respetando los mandatos legales, por ejemplo lo dispuesto en el mencionado artículo 36 de la ley 336.
			14- Al no tener distintivos los taxis pueden pasar desapercibidos sin que tenga la oportunidad de recoger pasajeros por la calle ya que siempre debe ser mediante plataformas tecnológicas		X	NO ACOGIDA. la reglamentación no es determinada en este decreto. De conformidad con lo establecido en el proyecto En el Artículo 2.2.1.3.6.1. Parágrafo 1. . El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos técnicos, elementos de identificación, documentos requeridos y estándares de servicio que deberán cumplir los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual en vehículo taxi, según el nivel de servicio.
			15- La experiencia en estos cuatro años desde cuando se promulgo el decreto de los taxis de lujo no tuvo ninguna acogida por parte de las empresas, conductores y propietarios de taxis al no encontrar ningún atractivo, en la actualidad taxis libres de Bogotá y Cali tienen habilitación para este nivel de servicio de lujo y solo se ha logrado matricular menos de 10 vehículos en Cali y uno solo en Bogotá. Lo que demuestra que la <u>actual norma que exige sea por reposición no logró su objetivo</u> , por esto se hace necesario hacerlo por incremento teniendo en cuenta la oferta y demanda de esta clase de servicios de lujo sin que se someta al tema de reposición de taxis.		X	NO ACOGIDA. Que el ingreso se haga por reposición, es el resultado de observar estricto cumplimiento de lo ordenado por la ley, 336 de 1996, que preceptua que será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial. Mientras no se haga el estudio de demanda que determine el ingreso por incremento, la alternativa legal es reposición. Es así como el proyecto prevee que las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción, mediante estudio técnico, determinarán la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo taxi para su jurisdicción, entendida ésta como el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en esa modalidad de servicio para esa jurisdicción y que No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico. En consecuencia si el estudio tecnico así lo determina y hay necesidad de incremento entonces se decretará y se hará sorteo para asignar derechos de nuevas matrículas.  Ahora bien, prevee el proyecto en el parágrafo 1 del Artículo 2.2.1.3.7.2. Ingreso de los vehículos a la capacidad transportadora, que podrán establecerse programas especiales o pruebas pilotos, que procuren optimizar condiciones de calidad, seguridad o comodidad del servicio, autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto específico determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente.
			16- A los taxis de lujo se les debe fijar una vida útil en el servicio máximo de 7 años como lo contempla la norma actual		X	NO ACOGIDA. Los vehículos para el nivel de servicio lujo, son de características elevadas. Lo fundamental es garantizar que las características del servicio permanezcan en las condiciones de calidad, seguridad y comodidad exigidas por las norma , la forma de verificar que se mantiene, esta en herramientas como la revisión tecnicomecánica y en los programas de revisión y mantenimiento preventivo que se obliga a las empresas, así como en el control que estas ejercen sobre los vehículos con los que opera y además en el control operativo en vía por las autoridades competentes. No se cuenta con un sustento legal permita reglamentariamente determinar algo como "vida útil" a los vehículos tipo taxi .
			17-sobre el parágrafo del artículo 2.2.1.3.5.3. radio de acción . Este parágrafo lo hicimos colocar los empresarios de taxis en el año 2001 en el decreto 172 porque había muchos taxis que hacían servicio colectivo levando varios pasajeros que iban sobre la misma ruta pero hoy en día es lo contrario hay sobre oferta de pasajeros y pocos taxis especialmente en horas pico y en determinados zonas que amerita prestar un servicio en vehículos compartidos para optimizar el uso de sillas que se quedan vacías en los recorridos de los taxis. Todas las plataformas ilegales ofrecen servicios de vehículos compartidos o denominados carpooling y esto nos hace necesario también desde la formalidad ofrecer esta clase de servicios en los taxis. Es por esto que se debe quitar esta prohibición para los taxis.		X	NO ACOGIDA. En primer lugar es importante precisar que el servicio público de transporte terrestre automotor individual, existe para satisfacer una necesidad de transporte específica, transporte publico bajo la condición de contrato individual por la capacidad global del vehículo, por lo cual no es de recibo el que esta mute o interfiera con otras modalidades como lo pueden ser el transporte especial o el transporte de pasajeros o colectivo, ya que precisamente las mismas normas que enmarcan el transporte han definido que para la prestación del mismo hay diferentes modalidades, según la necesidad a satisfacer.
			18- Refiriendose al artículo 2.2.1.3.6.2 : " Qué importancia tiene el asignar una capacidad transportadora a cada propietario ? Creemos que no es necesaria "		X	ACOGIDA PARCIALMENTE . En el texto del proyecto se aclara en concepto de Capacidad Transportadora Global de la Jurisdicción, no existencia de capacidad transportadora por empresa. La capacidad transportadora global de la jurisdicción se copa con sorteo para derecho de matricula del vehículo. Los propietarios del equipo vinculan su vehículo libremente a una de las empresas que cuenten con habilitación vigente en la jurisdicción.

2

			19- sobre el artículo 2.2.1.3.7.1 Capacidad Global de vehículos taxi: propone redactar el artículo de tal forma que el Estudio al que se refiere sea obligatorio anualmente para todas las autoridades territoriales, para garantizar que si hay demanda insatisfecha, el estudio la detecte y se supla por incremento de la capacidad global. además propone que el estudio lo realice la autoridad competente o directamente las empresas de transporte habilitadas para la modalidad. "... Este artículo lo único que hace es entorpecer el libre acceso de los vehículos que se necesitan para suplir las necesidades de movilidad de los pasajeros y es por esto que los usuarios se ven obligados a tomar vehículos particulares que no tienen ninguna restricción y como no tienen las autoridades de transporte la obligación de hacer estos estudios técnicos, pues nunca los hacen y se llega a la falta de vehículos como sucede en Bogotá." Se hace necesario obligar a las autoridades o a las empresas de taxis hacer anualmente los estudios que determinen las necesidades de incremento de taxis, esta obligación de hacer los estudios sería como la obligación que tienen las autoridades para hacer el estudio de tarifas anualmente. "	X		ACOGIDA PARCIALMENTE. Se redacta un inciso que obliga a las autoridades a realizar un estudio técnico al menos una vez cada seis años. Ahora bien en estricto cumplimiento de lo ordenado por la ley 336 de 1996, que preceptua que será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, no podrían ser las empresas las que adelanten el estudio técnico. Ahora bien, si es cierto que mientras no se haga el estudio de demanda que determine el ingreso por incremento, la alternativa legal es la reposición y el estudio técnico así lo determina y hay necesidad de incremento entonces se decretará y se hará sorteo para asignar derechos de nuevas matrículas.
			21- Artículo 2.2.1.3.7.1. Capacidad Global de vehículos taxi. parágrafo 1: Esta obligación de revisión y aprobación por parte del ministerio solo fue introducida en el decreto de los taxis de lujo y va en contra de la descentralización de funciones concebida para darle autonomías a los alcaldes, se debe suprimir y solo bastará con informar al Ministerio del Transporte las nuevas cifras que resulten de los estudios.		X	NO ACOGIDA: Conforme a lo establecida en la ley 336 de 1996 , en materia de transporte las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siempre bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Igualmente dispone la ley que la facultad reglamentaria del servicio público de transporte corresponde al Gobierno Nacional, entonces el permiso si bien será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial estará sometido a las condiciones de regulación que se establezcan en los reglamentos correspondientes.
			22- Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos: DE igual manera el Ministerio quiere volver al centralismo y usurpar funciones y facultades que fueron encomendadas a los alcaldes por lo tanto se debe suprimir, estos procedimientos lo que crea es mas burocracia y trabas para la ejecución de actividades que les corresponden a las autoridades locales , se solicita suprimirlo.		X	NO ACOGIDA: Conforme a lo establecida en la ley 336 de 1996 , en materia de transporte las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siempre bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Igualmente dispone la ley que la facultad reglamentaria del servicio público de transporte corresponde al Gobierno Nacional.
			23- Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. parágrafo 1El ministerio no debe imponer condiciones para estos estudios técnicos los cuales deben ser concertados con los transportadores de servicio individual y las autoridades locales en materia de transporte, aunque esto debería ser únicamente por los factores de oferta y demanda		X	NO ACOGIDA: Conforme a lo establecida en la ley 336 de 1996 , en materia de transporte las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siempre bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Igualmente dispone la ley que la facultad reglamentaria del servicio público de transporte corresponde al Gobierno Nacional, entonces el permiso si bien será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial estará sometido a las condiciones de regulación que se establezcan en los reglamentos correspondientes
			24- Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. parágrafo 2El ministerio no debe imponer condiciones para estos estudios técnicos los cuales deben ser concertados con los transportadores de servicio individual y las autoridades locales en materia de transporte, aunque esto debería ser únicamente por los factores de oferta y demanda		X	NO ACOGIDA: Conforme a lo establecida en la ley 336 de 1996 , en materia de transporte las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siempre bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Igualmente dispone la ley que la facultad reglamentaria del servicio público de transporte corresponde al Gobierno Nacional, entonces el permiso si bien será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial estará sometido a las condiciones de regulación que se establezcan en los reglamentos correspondientes
			25- Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. parágrafo 3El ministerio no debe imponer condiciones para estos estudios técnicos los cuales deben ser concertados con los transportadores de servicio individual y las autoridades locales en materia de transporte, aunque esto debería ser únicamente por los factores de oferta y demanda		X	NO ACOGIDA: Conforme a lo establecida en la ley 336 de 1996 , en materia de transporte las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, siempre bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Igualmente dispone la ley que la facultad reglamentaria del servicio público de transporte corresponde al Gobierno Nacional, entonces el permiso si bien será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial estará sometido a las condiciones de regulación que se establezcan en los reglamentos correspondientes
			26- Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas."sorteo publico" La asignación de cupos por sorteo conlleva a la comercialización de estos "cupos" por incremento para beneficio económico de quien se gana esta lotería. Por eso las nuevas matrículas para taxis por incremento solo podrá ser concurso de méritos para los conductores que cumplan unos requisitos mínimos y no se podrá enajenar por ningún motivo.		X	NO ACOGIDA. Indica la ley 336 de 1996 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. Es así como en cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, caso en el cual vía reglamentaria, podría analizarse su propuesta para que el derecho de matrícula se limite a personas naturales. En todo caso debemos decir que no se puede restringir el acceso a las personas a tener la oportunidad de prestar el servicio, siempre que cumpla con las reglas del sorteo que para los efectos establece la autoridad competente y las condiciones reglamentarias que frente al sorteo se establezcan,entre los cuales podrían revisarse asuntos relacionados con idoneidad y competencias que deben ostentar los conductores.  Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.
			27- Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. "de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. "Esto se debe suprimir para que sea concordante por el concurso de méritos.		X	NO ACOGIDA. Indica la ley 336 de 1996 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. Es así como en cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, caso en el cual vía reglamentaria, podría analizarse su propuesta para que el derecho de matrícula se limite a personas naturales. En todo caso debemos decir que no se puede restringir el acceso a las personas a tener la oportunidad de prestar el servicio, siempre que cumpla con las reglas del sorteo que para los efectos establece la autoridad competente y las condiciones reglamentarias que frente al sorteo se establezcan,entre los cuales podrían revisarse asuntos relacionados con idoneidad y competencias que deben ostentar los conductores.  Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.

			28- Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. Paragrafo 1, se debe suprimir por no existir el sorteo		X	<p>NO ACOGIDA. Indica la ley 336 de 1996 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. Es así como en cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, caso en el cual vía reglamentaria, podría analizarse su propuesta para que el derecho de matrícula se limite a personas naturales. En todo caso debemos decir que no se puede restringir el acceso a las personas a tener la oportunidad de prestar el servicio, siempre que cumpla con las reglas del sorteo que para los efectos establece la autoridad competente y las condiciones reglamentarias que frente al sorteo se establezcan, entre los cuales podrían revisarse asuntos relacionados con idoneidad y competencias que deben ostentar los conductores.</p> <p>Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.</p>
			29- paragrafo 1, mismo articulo del numeral anterior (28)"del sorteo público"Se debe suprimir por no existir el sorteo		X	<p>NO ACOGIDA. Indica la ley 336 de 1996 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. Es así como en cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevee que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, caso en el cual vía reglamentaria, podría analizarse su propuesta para que el derecho de matrícula se limite a personas naturales. En todo caso debemos decir que no se puede restringir el acceso a las personas a tener la oportunidad de prestar el servicio, siempre que cumpla con las reglas del sorteo que para los efectos establece la autoridad competente y las condiciones reglamentarias que frente al sorteo se establezcan, entre los cuales podrían revisarse asuntos relacionados con idoneidad y competencias que deben ostentar los conductores.</p> <p>Ahora bien vale la pena indicarle que respecto de los mal llamados cupos, el Ministerio de Transporte y las diferentes autoridades, han insistido en que este es un fenómeno que no está reglado por el estado y por ende, no goza de reconocimiento por su parte.</p>
			30- Artículo 2.2.1.3.8.6. Obligación de gestonaria. Inciso 4 El Ministerio no debe intervenir en prohibir o fijar valores por los servicios prestados , esto lo regula el mercado libre y la competencia entre las empresas.		X	<p>NO ACOGIDA. Quien posee el titulo habilitante y el permiso de prestación de servicios es la empresa de transporte, los vehiculos actuan en nombre y representación de la empresa, la responsable por el servicio es la empresa, es ella la que debe proporcionar los documentos requeridos para su prestación legal. Por lo tanto suministrar oportunamente la tarjeta de operación, no puede concebirse como que "le está prestando un servicio" a los vehiculos o a sus propietarios, la tarjeta de operación en estricto sentido lo que hace es sustentar la operación de un vehiculo en el servicio público de transporte, pero siempre bajo la responsabilidad de la empresa que tiene la habilitación.</p>
			31- Artículo 2.2.1.3.8.6. Obligación de gestonaria. Inciso 5 Es un tramite inoficioso devolver los documentos vencidos		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE : se redacto el inciso en el siguiente sentido: <i>Hasta tanto no se haya implementado un sistema de tarjeta de operación electrónica conforme a la reglamentación que para este efecto expida el Ministerio de Transporte, dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa</i></p>
			32- Artículo 2.2.1.3.8.7. Obligación de portaria. Propone agregar " solicite o en su defecto la autoridad deberá comprobar mediante medios electrónicos que la tarjeta de operación fue tramitada y se encuentra vigente. "Los documentos físicos son adulterados con facilidad y la policía no puede saber con facilidad si es valido o no el documento por eso es mas importante la verificación electrónica en Línea de la información o documento.		X	<p>NO ACOGIDA. La reglamentación es de aplicación nacional. Se mantendrá el documento físico hasta tanto se reglamente el documento virtual, en ese momento se cambiará la condición.</p>
			33- Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. Inciso 1 Se debe aclarar que puede ser física o electrónica		X	<p>NO ACOGIDA. Se mantendrá el documento físico hasta tanto se reglamente el documento virtual, en ese momento se cambiará la condición..</p>
			34- Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. Inciso 3 Todo tiende a ser a través de medios electrónicos y viene desapareciendo los documentos en fisco		X	<p>NO ACOGIDA. Se mantendrá el documento físico hasta tanto se reglamente el documento virtual, en ese momento se cambiará la condición.</p>
			35- Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. paragrafo El Ministerio de transporte ni si quiera actualizó las nuevas condiciones y forma de actual tarjeta de control después de 5 años se sigue con el formato de hace 18 años. Es mejor dejar en este decreto los requisitos mínimos y no esperar no se cuanto tiempo para que el Ministerio de Transporte haga la respectiva reglamentación		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante revisar que la reglamentación se realizará posteriormente teniendo en cuenta, que son asuntos que se encuentran dentro de la potestad reglamentaria de la administración y por ende, la autoridad el ramo decidirá mediante qué acto fija dichas condiciones.</p>
			36- Artículo 2.2.1.3.8.11. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control. Numeral a. Es importante involucrar al propietario del taxi para que exija a sus conductores la vinculación a la seguridad social de conformidad al decreto 1047/14		X	<p>NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.</p>
			37- Artículo 2.2.1.3.8.12. Contenido de la Tarjeta de Control. Numeral a En Bogotá ya está reglamentado que la tarjeta de control es electrónica		X	<p>NO ES ACOGIDA. La reglamentación no es solo Bogotá, es de alcance nacional En el momento en que se establezca uan reglamentación de un documento electronico o de otra tecnología aplicable a todos los municipios, se expedirá la reglamentación correspondiente.</p>
			38- Artículo 2.2.1.3.8.13. " o en su defecto de tenerla al día con los requisitos establecidos cuando sea electrónica" Se debe aclar que también ya existen tarjetas de control electrónicas		X	<p>NO ES ACOGIDA. En el momento en que se establezca un documento electronico o de otra tecnología, se expedirá la reglamentación correspondiente.</p>
			39- Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. propone agregar "los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas que aplicaran los diferentes niveles de servicios de taxis, teniendo la autoridad competente de transporte Municipal, Distrital o Metropolitana como mínimo los siguientes factores de costos y gastos ; teniendo en cuenta: Costos fijos, costos variables, recuperación de capital, costos y gastos en la implementación de plataformas tecnológicas " Los estudios de costos para establecer las tarifas deberán ser con requisitos mínimos establecidos en este decreto y no bajo la desactualizada norma 4350 de hace 21 años		X	<p>NO ACOGIDA.Frente a la tarifa, como bien se explica el cálculo de la tarifa está sujeto a parametros, que aunque se encuentren en una norma que tiene varios años, no pierde vigencia pues esos parámetros son los que académica y tecnicamente se han determinado en la operación del transporte, ya incluye conceptos costos fijos, costos variables, recuperación de capital ..., de hecho la metodología planteada permite establecer rendimientos dependiendo de las tecnología de los vehiculos por ejemplo. Más bien, han sido enriquecidos con lo dispuesto en el Decreto frente a primas o cobros adicionales, fijos o dinámicos dependiendo del nivel de servicio que se sumaran al valos a cobrar por el servicio calculado con las las tarifas oficiales , en su artículo 2.2.1.3.8.16, que pueden ser establecidas por las autoridades en cada jurisdicción.</p> <p>No obstante, siempre existe la posibilidad de revisar la política tarifaria, pero esto no es objeto de este proyecto de decreto. El texto mismo de este proyecto respecto de la metodología para calculo de tarifas prevee: "... haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya. ...".</p> <p>Por su parte el proyecto de Decreto, prevee que las autoridades locales para el establecimiento de la tarifa, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, para viabilizar el establecimiento de recargos dinámicos a la "tarifa básica", asociados a tiempos de espera: detenido o por congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.</p>

			40- Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. numeral 1 "anualmente o cuando sea necesario de conformidad con los resultados del estudio de costos que la autoridad de transporte en conjunto con las empresas de taxis , conductores y propietarios"Las tarifas de los taxis no deben estar sujetas a la desactualizada norma 4350 de hace 21 años , pues esta debe ser bajo los criterios de la autoridad local de transporte y los transportadores con fundamento a una canasta de costos construida en conjunto por los actores del taxi		X	NO ACOGIDA.Frente a la tarifa, como bien se explica el cálculo de la tarifa está sujeto a parametros, que aunque se encuentren en una norma que tiene varios años, no pierde vigencia pues esos parámetros son los que académica y técnicamente se han determinado en la operación del transporte, ya incluye conceptos costos fijos, costos variables, recuperación de capital ..., de hecho la metodología planteada permite establecer rendimientos dependiendo de las tecnologías de los vehículos por ejemplo. Más bien, han sido enriquecidos con lo dispuesto en el Decreto frente a primas o cobros adicionales, fijos o dinámicos dependiendo del nivel de servicio que se sumaran al valor a cobrar por el servicio calculado con las tarifas oficiales , en su artículo 2.2.1.3.8.16, que pueden ser establecidas por las autoridades en cada jurisdicción. No obstante, siempre existe la posibilidad de revisar la política tarifaria, pero esto no es objeto de este proyecto de decreto. El texto mismo de este proyecto respecto de la metodología para cálculo de tarifas prevee: "... haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya. ...". Por su parte el proyecto de Decreto, prevee que las autoridades locales para el establecimiento de la tarifa, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, para viabilizar el establecimiento de recargos dinámicos a la "tarifa básica", asociados a tiempos de espera: detenido o por congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.
			41- Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. numeral 2 inciso 2 PROPONE "y otros niveles de servicio las empresas debidamente habilitadas en transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi fijaran las tarifas de acuerdo a la oferta y demanda de los servicios ofrecidos. " En el actual decreto las tarifas de los taxis de lujo solo se le exige no tener una tarifa igual al básico y deja en libertad de tarifa para este nivel, es importante que la tarifa la coloque el mercado de acuerdo a factores de oferta y demanda como lo tienen las plataformas ilegales para poderles competir en igualdad de condiciones.		X	NO ACOGIDA. El Ministerio de Transporte, fijó la metodología o parámetros para el cálculo de las tarifas. NO obstante deja a las determinación de las autoridades locales, aplicar además parámetros o factores de cálculo de primas o cobros adicionales , fijos o dinámicos según el nivel de servicio, que se sumaran al valor a cobrar por el servicio, calculado con la tarifa oficial, los cuales están a disposición de lo que la autoridad local decida.
			42- Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. Ya existe un programa de capacitación para los conductores que fue diseñado por el SENA, el Ministerio de Transporte y el gremio de taxistas.		X	NO ACOGIDA. Está en construcción un documento de formalización y profesionalización. Para mayor claridad el texto se ajustó en los siguientes términos: Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.  Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.  Artículo 2.2.1.3.9.2. Plan piloto. El Gobierno Nacional trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.
			43- Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. PROPONE agregar al SENA. No hay necesidad de retroceder y espera mucho tiempo para llegar a lo que ya se tiene en materia de capacitaciones, y en el futuro se estará haciendo los ajustes que se requieran en materia de capacitaciones y certificaciones en competencias laborales		X	NO ACOGIDA. Está en construcción un documento un documento de formalización y profesionalización ver respuesta a observación anterior.
			44- Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Propone agregar "Parágrafo 5. La plataforma tecnológica deberá tener un modulo que permita la expedición de facturas o tickets con el valor del servicio, y cuando lo solicite el pasajero esta información se deberá enviar al correo electrónico que indique el pasajeroEs importante incluir la obligación de expedir facturas o tickets con el valor del servicio de transporte"		X	NO ACOGIDA.Este tema será objeto de análisis en el documento de reglamentación.
12/06/2019	JUAN CARLOS GARCÍA GAVIRIA	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DEL QUINDÍO	1. Se considera que en el Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios se debe de mantener la expresión, es necesario conservar "bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte", se considera que así se blindo el sector y el cumplimiento de las normas de transporte en el país.		X	ACOGIDA. La aludida expresión hace parte del artículo 2,2,1,3,1
			2. Consideramos que si en el Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi. Como Reviven la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte y evitando la falta de responsabilidad de algunos personajes en el país como ya sucedió en el transporte especial, se debe de dejar claro la responsabilidad que conlleva convertirse en empresa unipersonal o jurídica. De igual manera se debe de tener la misma consideración en la Capacidad transportadora individual.		X	NO ACOGIDA. Se le aclara al ciudadano que el ARTÍCULO 2,2,1,3,3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, ..."ACOGIDA textualmente a la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que : *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." Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto.  En el texto del proyecto corregido desaparece el concepto de capacidad transportadora individual y solo se mantiene la CapacidadTransportadora Global de la Jurisdicción.
			De igual forma lo expresado "la cual se obliga con un usuario a cambio de un precio a conducirlo desde el lugar donde se solicita el servicio o se realiza la detención del vehículo de servicio público, al lugar o sitio de destino por él indicado", se debe dejar implícito la posibilidad de cambiar de rumbo (que se presenta en la realidad del servicio) y la posibilidad de hacer paradas en el camino que también es una constante en el servicio que se presta en los diferentes municipios de nuestra nación.		X	NO ACOGIDA. Revisado el contenido del artículo el mismo indica "...y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes", donde se ve reflejado lo indicado.
			3. Es fundamental que en el Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Plataforma Tecnológica: definir claramente que sea la empresa la titular de la misma ya que esta es la responsable del servicio, además en este artículo se habla de capacidad transportadora, se debe de mencionar siempre la obligatoriedad de poseer la aprobación y seguimiento del Min Transporte.		X	NO ACOGIDA. este artículo es solo de definiciones y no pretende allí agotar las condiciones, además, el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. paragrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podran libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberan asegurarse de que los conductores y los vehiculos tambien esten legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes según corresponda).

			<p>4. Se debe de recuperar en este artículo las definiciones de "Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros". "Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedán, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público individual de Pasajeros en este nivel".</p> <p>De igual forma en el Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos 1. Vehículos para el nivel básico: "campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada", esto debe de ser solo para el transporte en lujo ya que con estos se abre la puerta para cambio de modalidad entre mixto e individual.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se considera necesaria la definición de taxi básico y de lujo sugerida, toda vez que el proyecto en el artículo 2.2.1.3.6.1 define las especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir los vehículos en cada nivel de servicio.</p> <p>En cuanto a su observación relacionada con los vehículos campero y "cambio de modalidad", aclaramos que el proyecto de reglamento, en ninguno de sus apartes establece la posibilidad del cambio de "modalidad" de los vehículos, por el contrario, determina en el Artículo 2.2.1.3.7.2. que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción- distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición, esto de facto impide el cambio de "modalidad"; además tratándose de desvinculación de vehículos de una empresa claramente dispone que esa desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en unja jurisdicción y que los vehículos desvinculados podrán vincularse, por cambio de empresa, a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción.</p> <p>Ahora bien, frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así: " Los vehículos deberán ser clase automóvil sedán, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio." para ambos niveles de servicio.</p>
			<p>5. Referente al Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación se debe de definir cuando se trate de vehículos híbridos si se puede incorporar en los dos servicios (lujo y básico) y que sea solo se pueda realizar por reposición. Definir también cuando sea por estímulo los vehículos híbridos no podrán ser por incremento.</p> <p>Además, la habilitación a persona individual debe de ser más exigente y que cumplan con lo que cumple una empresa común y corriente, y que cuando sea de básico es de básico y la de lujo se deba habilitar con las nuevas condiciones no se deben de tratar de la misma manera las dos categorías.</p> <p>No mencionan pólizas extra y contra actual en esta artículo</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Las características de los vehículos, por ejemplo que sean híbridos o no, no son relacionadas con los requisitos para obtener la habilitación, corresponde a la operación del servicio . Además, si un vehículo es híbrido y cumple las condiciones establecidas ya sea para el nivel de servicio básico o para el nivel de servicio de lujo, establecidos en el artículo 2.2.1.3.6.1, bien podrá ser parte de los vehículos con los que operará la empresa habilitada; La prestación del servicio en vehículos amigables con el medio ambiente, no se debe entender como una camisa de fuerza para que estos vehículos se encuentren en un nivel u otro, ya que es decisión del propietario contar con el mismo para la prestación del uno o del otro dependiendo del cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos para estos efectos.</p> <p>En cuanto a los requisitos para obtener la habilitación de empresa de persona natural, son diferentes a los de persona jurídica, ya que por su naturaleza son diferentes, por ejemplo debe tenerse en cuenta que " ... La persona jurídica posee su propio patrimonio, el cual es diferente del patrimonio de los socios; por tanto, para el cumplimiento de las obligaciones primero se requiere a la sociedad, a fin de que responda y cumpla con su patrimonio y en su defecto a los socios. La persona natural responde con la totalidad de su patrimonio, que puede estar conformado con la totalidad de los bienes de la empresa, personales y de su familia ...", por eso los requisitos de habilitación son diferentes, también debe tenerse en cuenta que en la medida que la empresa de persona natural pretenda operar con más vehículos, deberá demostrar los requisitos de capital pagado o patrimonio líquido que se le exige a las empresas de persona jurídica y en este sentido se aclaró la redacción en el proyecto de acto administrativo.</p> <p>No se mencionan las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, ya que este requisito se predica de uno para la prestación del servicio y no para obtener la habilitación, ya que tampoco se exige para esta relacionar con que equipos operará. El texto del proyecto se ajusta precisamente para aclarar que solo se considera Capacidad Transportadora Global de la Jurisdicción en esta Modalidad de transporte y no se prevee entonces capacidad transportadora de empresas. Esos si, en todo caso para poder operar, la empresa, de persona natural o jurídica, deberá contituir pólizas de RCC y RCEC que amparen a todos los vehículos vinculados a ella.</p>
			<p>6. Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de persona natural. Explicar "2.Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de hasta cinco (5) vehículos.", se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto de lo contrario tendremos una ventana para las malas prácticas.</p> <p>"Parágrafo 2. La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos.", ósea que vamos a tener empresas en cantidad hay que evaluar este aspecto</p>			<p>NO ACOGIDA. No se trata de una observación, sino de una solicitud de aclaración, la cual se da en el siguiente sentido:</p> <p>La empresa de persona natural tiene dos opciones para demostrar su capacidad financiera para su habilitación: 1). Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de hasta cinco (5) vehículos, o 2). La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos. recuerdese que la empresa, ya sea de persona natural o jurídica, es la responsable por el servicio y que las condiciones de demostrar condiciones financieras obedecen a que tenga con que responder ante eventualidades, La persona natural responde con la totalidad de su patrimonio, que puede estar conformado con la totalidad de los bienes de la empresa, personales y de su familia.</p> <p>Ahora bien , se aclaró en el texto del proyecto que : Cuando la persona natural habilitada, o la que quiera habilitarse como tal, pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación cumpliendo también los numerales 5,6., y 7. de los requisitos para la habilitación de personas jurídicas, que corresponde a los de capital pagado o patrimonio líquido lo que las equipara a empresa de persona jurídica por el tamaño de su operación.</p> <p>De otra parte, los requisitos de habilitación se encuentran acordes a las buenas prácticas del transporte, y el cumplimiento de PESV y PESST, no se encuentra dentro de las condiciones de habilitación ya que son inanes a la prestación del servicio según lo establecido en el Art. 12 de ley 1503/11.</p> <p>No ve este Ministerio ninguna práctica inapropiada o preocupante si se genera la posibilidad de muchas empresas de persona natural que deseen habilitarse para la prestación del servicio, pues en todo caso deberán hacerse bajo el estricto cumplimiento de los requisitos establecidos, permitiendo dar garantías de la libre empresa y la iniciativa privada.</p>
			<p>7. Frente al tema complejo del Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas. Hay que estudiar la posibilidad de adaptar el modelo propuesto o alternativo para el mixto (fondos especiales)</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El Decreto en su artículo Artículo 2.2.1.3.3.4., establece los fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, lo cual va acorde con las otras normas alojadas en dicho Decreto y que hablan de los seguros que deben obligatoriamente adquirirse para la prestación del servicio. Declarar la obligación del establecimiento de fondos de responsabilidad.</p>
			<p>8. Los seguros personales son importantes y el Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales. Se debe Definir textualmente conductores autorizados por la empresa con tarjeta de control autorizada.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La obligación de ser conductores autorizados por la empresa con tarjeta de control autorizada está implícita al encontrarse este tema encuadrado normativamente dentro del Decreto. La expedición de esta póliza esta al arbitrio de la compañía aseguradora quien revisará los requisitos normativos y los propios para la expedición de la póliza.</p>
			<p>9. No se deben de crear nuevos fondos de reposición o sistemas como el que se propone en el artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos de Habilitación para personas jurídicas numeral 4 "las políticas de renovación de parque automotor de la empresa para los equipos con los que prestará el servicio y descripción de este" la renovación de equipos la impone el mercado y no debe de ser amarrado a esta reglamentación e impone un fondo de reposición.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. En procura de mantener o mejorar las condiciones de calidad, comodidad y seguridad del servicio es importante que la empresa de transporte cuente con políticas de renovación del parque automotor claras, las cuales puedan ser observadas por el propietario o locatario del vehículo, no necesariamente requiere la constitución de fondos de reposición.</p>

			<p>10. Se debe de tener en cuenta las promesas presidenciales y ministeriales preocupa que en el Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio 1. Nivel Básico. A pesar que la ministra aseguro que el servicio básico no le correspondería usar tabletas, con expuesto en este artículo las autoridades municipales si quieren podrán establecerlas.</p> <p>El ministerio no puede desconocer el taxímetro (artículo 2 de la ley 769) y además en todas las ciudades del país no manejan taxímetros en algunas son improcedentes.</p> <p>NO DEBE DELEGAR el ministerio la reglamentación de plataformas a nadie diferente al ministerio o los ministerios correspondientes debe de ser reglamentada, vigilada y auditada por el ente central como se realizaba a los radios teléfonos que aún se utilizan.</p> <p>El ministerio no puede desconocer el taxímetro (artículo 2 de la ley 769) y además en todas las ciudades del país no manejan taxímetros en algunas son improcedentes.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Transito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>Propuesta se debería de anexar "los proveedores y plataformas solo podrán servir/prestar soportar el servicio digital a través de sus app a los vehículos que se encuentren autorizados a través de las empresas habilitadas en la modalidad del servicio individual de pasajeros. además las plataformas digitales que fomenten, afilien, incluyan, vehículos que no cumplan con las características especificadas en este decreto serán objeto de sanciones por parte de las súper intendencias respectivas y bloqueadas de forma inmediata por fomento a la ilegalidad", aquí se puede utilizar como base las sanciones hechas a Uber y otras plataformas.</p>		X	<p>ACOGIDA: En el texto del proyecto se establece como requisito para las plataformas que deben : "Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componte de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea de la plataforma como apoyo a la gestión del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductors y Vehiculos del Sistema de Información y Registro ". si no cumplen este requisito no podran ser objeto del servicio.</p>
			<p>Sobre el nivel o la categoría de lujo 2. Nivel de Lujo. el medio de pago debe de ser electrónico de lo contrario se convierte en competencia para el básico.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La reglamentacion debe procurar que el servicio sea lo mas eficiente para el usuario, que pueda pagar en efectivo facilita a este usuario el que pueda acceder al servicio.</p>
			<p>Se debe de promover en el Artículo 2.2.1.3.5.2. Permanencia en el servicio es pertinente promover la chatarrización para cortar de una vez por toda la informalidad que se fomenta en esta clase de vehículo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Proponer chatarrización, es como establecer vida util a los vehiculos tipo taxi, concepto que no esta dispuesto en las leyes 105 de 1993 ni 336 de 1996. via reglamentaria no es procedente.</p>
3			<p>11. Ahora no se debe de equiparar el campero y doble cabina al básico en el Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos 1. Vehículos para el nivel básico: campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, esto debe de ser solo para el transporte en lujo ¿Con esto se abre la puerta para cambio de modalidad o informalidad entre el servicio mixto e individual?</p>		X	<p>NO ACOGIDA: En cuanto a su observación relacionada con los vehículos campero y "cambio de modalidad", aclaramos que el proyecto de reglamento, en ninguno de sus apartes establece la posibilidad del cambio de "modalidad" de los vehículos, por el contrario, determina en el Artículo 2.2.1.3.7.2. que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción- distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición, esto de facto impide el cambio de "modalidad"; además tratándose de desvinculación de vehículos de una empresa claramente dispone que esa desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en una jurisdicción y que los vehículos desvinculados podrán vincularse, por cambio de empresa, a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción.</p> <p>Ahora bien, frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así : " Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio." para ambos niveles de servicio.</p>
			<p>¶ 2. Vehículos para el nivel de lujo: Parágrafo 2. Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros. Ese entre otros debe ser concreto, pensamos que es muy ambigua acceso preferencial a zonas y servicios deja una puerta muy amplia abierta, ¿Por qué? si el servicio de lujo tiene una solicitud por plataforma y está enmarcado en el nivel de taxi de lujo, pregunta ¿entonces por qué no se tiene la misma consideración y estímulos con los vehículos a gas (combustibles limpios) o es que van también a incrementar el parque automotor como ya se ha hecho?</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Hay un error de interpretación de quien hace la observacion. Es importante aclararle que el paragrafo 2 al que se refiere es aplicable a los dos niveles de servicio, no solo al lujo. El objetivo es estimular el uso de vehículos de tecnología amigable no beneficiar a un nivel de servicio específico como se insinua en la observacion.</p> <p>Ahora bien las medidas especiales para el uso de vehículos con tecnologías amigables con el medio de ambiente ,repto aplicables para los equipos en los dos niveles de servicio, pretenden precisamente impulsar el uso de estos, para coadyubar al aire limpio en las ciudades, por eso las autoridades locales podrian establecer estímulos para que estos equipos transiten por areas de su jurisdicción que por ejemplo hoy requieren intervenciones ambientales por su alto grado de carga de CO2 en el aire. a eso se refiere el texto del proyecto cuando enuncia que podran establecerse medidas especiales de restricción de transito o acceso a zonas especiales. y son las autoridades en su jurisdicción quienes conocen su problematica ambiental . para estos efectos.</p>
			<p>12. Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. "La capacidad transportadora para la prestación del servicio público de transporte individual es global por cada jurisdicción y a cada propietario de vehículo homologado para prestar el servicio de transporte individual, la autoridad de transporte competente le asignará la capacidad transportadora individual." Siempre Debe de complementarse previo estudio valorado y aprobado del Min transporte, esto se debe de reiterar en Artículo 2.2.1.3.7.1. Capacidad Global de vehículos taxi</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE Se modifica la redaccion del articulo, se eliminan los conceptos de capacidad transportadoraindividual y de capacidad transportadora operacional.Ademas, en el texto del articulo claramente se establece que existira una capacidad transportadora global para la jurisdicción en la modalidad de transporte individual, no se fijara capacidad transportadora a las empresas y los vehiculos podran vincularse a cualquiera de ellas en la jurisdicción, por cambio de empresa. El ingreso a esa capacidad transportadora GLOBAL sera por incremento solo si un estudio de demanda determina demanda insatisfecha, caso el cual por sorteo se asigna derecho de matricula de vehiculo nuevo conforme a la demanda determinada. Existira ingreso a la capacidad global por reposicion, caso en el cual se sustituye por un vehiculo nuevo el vehiculo que sale del servicio o es chatarrizado. .</p> <p>La lectura de las normas debe ser complementaria y armonizada en todo su contenido, para evitar interpretaciones no ajustadas a lo allí dspuesto.</p> <p>El estudio de necesidades es parte integral del texto del proyecto.</p>
			<p>13. Se debe de aprovechar este Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa se debe eliminar el paso a particular</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .</p>
			<p>14. Sobre las pruebas pilotos Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos. En las pruebas pilotos se deja la puerta abierta para incremento. Se solicita saber que lineamientos se van a determinar, sin incrementos o ingreso por tal razón.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Las pruebas piloto tiene objetivos específico y serán las autoridades quienes determinen de que manera operaran, siempre y cuando no se contraríen las normas</p>
			<p>15. El parque automotor debe de estar congelado y mencionarlo en el Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo Parágrafo 2 debe de quedar claramente "quedaran congeladas las capacidades actuales"</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se propondrá el congelar las capacidades actuales ya que son las autoridades locales las llamadas a determinar la necesidad de capacidades dependiendo de los resultados de los estudios que al respecto se realicen.</p>

			16. Las administraciones locales no dan prenda de garantías por lo tanto en el Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas Parágrafo 2. "deberá promover el uso de tecnologías cero emisiones, para tal efecto podrá dar prelación en la asignación de la capacidad transportadora individual a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de adquirir vehículos eléctricos o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio. La suscripción del compromiso solo le permitirá al interesado obtener una capacidad transportadora individual." Puerta abierta al incremento debe de ser específico y muy puntual.		X	NO ACOGIDA. Las autoridades locales las llamadas a determinar la necesidad de capacidades dependiendo de los resultados de los estudios que al respecto se realicen.
			17. Se debe de aclarar los costos que puede tener el sector en el Artículo 2.2.1.3.8.9. Sistema de Información y registro de conductores. Nos preguntamos qué costo tiene el interactuar en esta plataforma debe de estar especificado.		X	NO ACOGIDA. La implementación de los sistemas esta a cargo de las autoridades locales y las empresas deberán estar atentas a alojar en estas la información solicitada.
			18. Sanciones deben de ser aclarados en el Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control debe de quedar claro que tiene sanción por ser un documento que sustenta la prestación del servicio o Artículo 2.2.1.3.8.12. Contenido de la Tarjeta de Control Parágrafo, que costo tendrá este nuevo proceso verificación en línea acaso no es suficiente con el proceso en línea de reportes de conductores. o Artículo 2.2.1.3.8.14. Reporte de información. Con o sin costo, en estos datos debe de aparecer la administradora de pensiones y cesantías		X	NO ACOGIDA. La observancia de la tarjeta de control es inane para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual y las sanciones por no expedirla o portarla se encuentran insertas en la normatividad correspondiente. La implementación de los sistemas está a cargo de las autoridades locales y las empresas deberán estar atentas a alojar en estas la información solicitada. Lo atinente a las prestaciones sociales, se deben atender según las normas propias del ramo más allá de lo establecido en el artículo 2.2.1.3.4.1 del proyecto, frente a al a seguridad social para conductores.
			19. Debido a la inconsistencia al costo de los insumos en el Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa es importante determinar lo de los tres primeros meses, pero no suprimir "que como mínimo una vez en el año" esto es importante.		X	ACOGIDA. Se aclaró en la redacción. que debe ser anualmente
			o Nivel de servicio básico: según lo dispuesto en lay artículo 2 de la ley 769 Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa o La tarifa oficialmente autorizada para el básico y los recargos dinámicos existen en el taxímetro y es el tiempo en espera, la tarifa dinámica es de tables y es para el servicio de lujo no de básico la tarifa dinámica.		X	ACOGIDA PARCIALMENTE. En la redacción del artículo se aclara la forma como se determinará la tarifa para el nivel básico y para el nivel de lujo. Para el nivel básico será una "tarifa regulada" (calculada con la metodología de la resolución vigente) y podrán adicionarse primas o cobros adicionales "fijos" previamente establecidos un en dispositivo mecánico o electrónico debidamente calibrado según las normas legales, o podrá usarse como dispositivo para liquidar el valor a cobrar un módulo (que será parte de una plataforma tecnológica) que previamente haya sido certificado por la autoridad territorial. Para el nivel de servicio de lujo se determinará una "tarifa mínima" que resulte de sumar "a la tarifa regulada calculada con la resolución + valores asociados a calidad, comodidad, seguridad y operación", además podrán realizarse cobros o primas "dinámicas" que se sumaran a la "tarifa mínima", recargos dinámicos que deberán estar justificados técnica y económicamente en el estudio. Para este nivel de servicio el dispositivo para liquidar el valor a cobrar al usuario será un módulo (que hará parte de la plataforma tecnológica) debidamente certificado por la autoridad territorial, por ser la autoridad competente para determinar tarifas.  Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...) ", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC, pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabetas"; al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "
			20. Sobre las capacitaciones en el Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores: dicho programa debe habilitar la capacitación al interior de las empresas con personas del mismo sector a través de empresas o agremiaciones. Se debe de aclarar en este artículo quienes son los terceros y el plan piloto del Artículo 2.2.1.3.9.2. debe de realizarse con personal administrativo de las empresas para ser replicado al personal.		X	ACOGIDA. La formación para el desarrollo de competencias si bien se coordina con el SENA, por ser la competente, el que las empresas capaciten a su conductores es una obligación legal del artículo 35 de la ley 336 de 1996. Ahora bien, el Mt esta trabajando con el SENA en un proyecto de formalización y profesionalización de conductores, y es posible que en su reglamento se pueda establecer la capacitación a través de las empresas. Se ajustó el texto de los artículos así: Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.  Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.  Artículo 2.2.1.3.9.2. Plan piloto. El Gobierno Nacional trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.
			21. Diferenciar los dos niveles es fundamental en el Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, debe de aparecer o diferenciar que es obligatorio para el de lujo y es opcional para el básico porque la ley 769 así lo dice.		X	ACOGIDA la observación en el sentido de aclarar en la redacción del artículo y el el texto del articulado en general, que la plataforma tecnologica tendra diferencias en el modulo relacionado con la liquidacion del valor del servicio, dependiendo del nivel de servicio en el que se usará. Tambien en este mismo artículo 2.2.1.3.10.1., se hace énfasis en que las plataformas tecnológicas apoyarán la logística para la prestación del servicio por lo que este artículo se difen tambien las características generales de cualquier plataforma que quiere obtener autorización para ello.
			22. En el literal c. dice a la letra "Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa, discriminando los factores que la componen – "tarifa básica" o la "tarifa mínima" según corresponda al nivel del servicio y los factores de recargo dinámico", esto es para el de lujo y en el Parágrafo 1. debe de incluir la palabra tiene que ser propiedad de las empresas		X	NO ACOGIDA la propuesta del observador, en el sentido de establecer que las plataformas sean propiedad de la empresa, el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. parágrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, además que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberán asegurarse de que los conductores y los vehículos también estén legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes según corresponda). De otra parte, el Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, siendo características trasversales a los dos niveles de servicio, no solo para el nivel de lujo, la diferencia fundamental estará en el módulo para la tarifa, y así se dispone en la redacción del artículo.
			23. Para comprensión en el Parágrafo "4. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Superintendencia de Industria y Comercio, reglamentará la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada". las tarifas en básico son por taxímetro y el de lujo es por plataforma debe de quedar claro.		X	NO ACOGIDA. en el proyecto de decreto se elimina este inciso, pues no es competencia del MT, y en cuanto a la SIC, el proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.

			24. Se sugiere que en el Artículo 2.2.1.3.11.2. Mantenimiento de la habilitación. se debe de habilitar en el servicio de lujo.		X	NO ACOGIDA. Se estableció solo habilitación para empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual sin distinción del nivel de servicio que va a prestar, quedando esto a entera prerrogativa de la empresa y previo cumplimiento de los requisitos el prestar sus servicios ya sea en el nivel basico o lujo.
			25. En este Artículo 2.2.1.3.11.5. Plataformas tecnológicas habilitadas Plataformas tecnológicas habilitadas. Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte para ser utilizadas por parte de las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, tendrán un término de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones , para demostrar el cumplimiento de las condiciones de operación y autorización. Dentro de ese término las plataformas deberán presentar las empresas con las cuales han suscrito el convenio y le listado de los vehículos con los cuales estarán operando, de lo contrario se suspenderá, inhabilitara la plataforma en el país". porque si pasan los 6 meses y que?, no colocan ninguna consecuencia...y sin consecuencia no importa lo que diga la norma.		X	ACOGIDA. Se ajustará el texto en el sentido de indicar que si pasados los plazos establecidos la plataforma no cumple con los requisitos, la habilitación perderá la fuerza ejecutoria que le fue otorgada y cesará la posibilidad de operar.
12/06/2019	ALBERTO MENDOZA GARCÍA Presidente FEDETAXCOL	ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES DEL QUINDÍO "ASOTRAQUINDÍO "	1. Se considera que en el Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios se debe de mantener la expresión, es necesario conservar "bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte", se considera que así se blinda el sector y el cumplimiento de las normas de transporte en el país.		X	NO ACOGIDA. La aludida expresión hace parte del artículo 2,2,1,3,1
			2. Consideramos que si en el Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi. Como Reviven la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte y evitando la falta de responsabilidad de algunos personajes en el país como ya sucedió en el transporte especial, se debe de dejar claro la responsabilidad que conlleva convertirse en empresa unipersonal o jurídica. De igual manera se debe de tener la misma consideración en la Capacidad transportadora individual. o De igual forma lo expresado "la cual se obliga con un usuario a cambio de un precio a conducirlo desde el lugar donde se solicita el servicio o se realiza la detención del vehículo de servicio público, al lugar o sitio de destino por él indicado", se debe dejar implícito la posibilidad de cambiar de rumbo (que se presenta en la realidad del servicio) y la posibilidad de hacer paradas en el camino que también es una constante en el servicio que se presta en los diferentes municipios de nuestra nación.		X	NO ACOGIDA. Es obligación legal de toda empresa de transporte, el cumplir con la reglamentación que sobre el sector se realice, sean estas los PESV y PESST, o cualquier otra política pública que propugne por la prestación del servicio en condiciones de seguridad, eficiencia y accesibilidad, entendiéndose que esas normas pueden o no provenir de otras autoridades sin necesidad que la sujeción a las mismas este inserta en el Decreto objeto de análisis. Ahora bien, revisado el contenido del artículo el mismo indica "...y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes", donde se ve reflejado lo indicado.
			3. Es fundamental que en el Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Plataforma Tecnológica: definir claramente que sea la empresa la titular de la misma ya que esta es la responsable del servicio, además en este artículo se habla de capacidad transportadora, se debe de mencionar siempre la obligatoriedad de poseer la aprobación y seguimiento del Min Transporte.		X	NO ACOGIDA. El texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. paragrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que esten legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberan asegurarse de que los conductores y los vehiculos tambien esten legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes segun corresponda).
			4. Se debe de recuperar en este artículo las definiciones de "Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio público individual de pasajeros". "Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel". De igual forma en el Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos 1. Vehículos para el nivel básico: "campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada", esto debe de ser solo para el transporte en lujo ya que con estos se abre la puerta para cambio de modalidad entre mixto e individual. Plataforma Tecnológica: se debe desde las definiciones dejar claro que las plataformas habilitadas para el servicio público taxi estarán a cargo o en titularidad de una empresa respetando las ya reconocidas por el ministerio pero que deben estar en una empresa de transporte legalmente constituida.		X	NO ACOGIDA. No es necesaria la definición de taxi básico y de lujo sugerida, toda vez que la norma define las características mínimas de estos vehículos en cada nivel de servicio. En cuanto a su observación relacionada con los vehículos campero y "cambio de modalidad", aclaramos que el proyecto de reglamento, en ninguno de sus apartes establece la posibilidad del cambio de "modalidad" de los vehículos, por el contrario, determina en el Artículo 2.2.1.3.7.2. que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción- distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición, esto de facto impide el cambio de "modalidad"; además tratándose de desvinculación de vehículos de una empresa claramente dispone que esa desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en una jurisdicción y que los vehículos desvinculados podrán vincularse, por cambio de empresa, a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción. Ahora bien, frente a los vehículos campero, se aclaró la redacción para ambos niveles de servicio, quedando: Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales.
			5. Referente al Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilidadación se debe de Definir cuando se trate de vehículos híbridos si se puede incorporar en los dos servicios (lujo y básico) y que sea solo se pueda realizar por reposición. Definir también cuando sea por estímulo los vehículos híbridos no podrán ser por incremento. Además, la habilitación a persona individual debe de ser más exigente y que cumplan con lo que cumple una empresa común y corriente, y que cuando sea de básico es de básico y la de lujo se deba habilitar con las nuevas condiciones no se deben de tratar de la misma manera las dos categorías. No mencionan pólizas extra y contra actual en esta artículo		X	NO ACOGIDA. La prestación del servicio en vehículos amigables con el medio ambiente, no se debe entender como una camisa de fuerza para que estos vehículos se encuentren en un nivel u otro, ya que es decisión del propietario contar con el mismo para la prestación del uno o del otro dependiendo del cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos para estos efectos. Los requisitos para la habilitación de personas naturales y jurídicas son diferentes por la misma razón de su diferenciación y teniendo en cuenta la responsabilidad de cada una a la luz de las normas comerciales, jurídicas y contables, y es por ello que la rigurosidad no es la misma para cada una, no obstante bien se señala que la persona natural deberá transformarse en persona jurídica en el evento de que se cumpla la condición para ello y esto es con el fin de tener que cumplir los requisitos de habilitación para las personas jurídicas.
			6. Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de persona natural. Explicar "2.Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de hasta cinco (5) vehículos.", se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto de lo contrario tendremos una ventana para las malas prácticas. "Parágrafo 2. La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos.", ósea que vamos a tener empresas en cantidad hay que evaluar este aspecto		X	NO ACOGIDA. EL ARTÍCULO 2,2,1,3,3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, conforme a los dispuesto en la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que : "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." Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto. Si hay muchas personas naturales que deseen habilitarse para la prestación del servicio, deberá ser bajo el estricto cumplimiento de los requisitos establecidos, sin que la cantidad de empresas sea un obstáculo para la habilitación de las mismas.
			7. Frente al tema complejo del Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas. Hay que estudiar la posibilidad de adaptar el modelo propuesto o alternativo para el mixto (fondos especiales)		X	NO ACOGIDA. El Decreto en su artículo Artículo 2.2.1.3.3.4., establece los fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, lo cual va acorde con las otras normas alojadas en dicho Decreto y que hablan de los seguros que deben obligatoriamente adquirirse para la prestación del servicio. Declarar la obligación del establecimiento de fondos de responsabilidad.
			8. Los seguros personales son importantes y el Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales. Se debe Definir textualmente conductores autorizados por la empresa con tarjeta de control autorizada.		X	NO ACOGIDA. La obligación de ser conductores autorizados por la empresa con tarjeta de control autorizada está implícita al encontrarse este tema encuadrado normativamente dentro del Decreto, no obstante, la expedición de esta póliza esta al arbitrio de la compañía aseguradora quien revisará los requisitos normativos y los propios para la expedición de la póliza.
			9. No se deben de crear nuevos fondos de reposición o sistemas como el que se propone en el artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos de Habilidadación para personas jurídicas numeral 4 "las políticas de renovación de parque automotor de la empresa para los equipos con los que prestará el servicio y descripción de este" la renovación de equipos la impone el mercado y no debe de ser amarrado a esta reglamentación e impone un fondo de reposición.		X	NO ACOGIDA.En procura de mantener o mejorar las condiciones de calidad, comodidad y seguridad del servicio es importante que la empresa de transporte cuente con políticas de renovación del parque automotor claras, las cuales puedan ser observadas por el propietario o locatario del vehículo, no necesariamente requiere la constitución de fondos de reposición.

			<p>10. Se debe de tener en cuenta las promesas presidenciales y ministeriales preocupa que en el Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio 1. Nivel Básico. A pesar que la ministra aseguro que el servicio básico no le correspondería usar tabletas, con expuesto en este artículo las autoridades municipales si quieren podrán establecerlas. NO DEBE DELEGAR el ministerio la reglamentación de plataformas a nadie diferente al ministerio o los ministerios correspondientes debe de ser reglamentada, vigilada y auditada por el ente central como se realizaba a los radios teléfonos que aún se utilizan, además la capacitación se debe de establecer mecanismos de auto capacitación empresarial para ser replicado a su personal conductor. El ministerio no puede desconocer el taxímetro (artículo 2 de la ley 769) y además en todas las ciudades del país no manejan taxímetros en algunas son improcedentes.</p> <p>Propuesta se debería de anexar "los proveedores y plataformas solo podrán servir/prestar soportar el servicio digital a través de sus app a los vehículos que se encuentren autorizados a través de las empresas habilitadas en la modalidad del servicio individual de pasajeros. además las plataformas digitales que fomenten, afilien, incluyan, vehículos que no cumplan con las características especificadas en este decreto serán objeto de sanciones por parte de las súper intendencias respectivas y bloqueadas de forma inmediata por fomento a la legalidad", aquí se puede utilizar como base las sanciones hechas a Uber y otras plataformas.</p> <p>o Sobre el nivel o la categoría de lujo 2. Nivel de Lujo. el medio de pago debe de ser electrónico de lo contrario se convierte en competencia para el básico.</p> <p>o Se debe de promover en el Artículo 2.2.1.3.5.2. Permanencia en el servicio es pertinente promover la chatarrización para cortar de una vez por toda la informalidad que se fomenta en esta clase de vehículo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
			<p>11. Ahora no se debe de equiparar el campero y doble cabina al básico en el Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos 1. Vehículos para el nivel básico: campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, esto debe de ser solo para el transporte en lujo ¿Con esto se abre la puerta para cambio de modalidad o informalidad entre el servicio mixto e individual? 2. Vehículos para el nivel de lujo: Parágrafo 2. Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros. ese entre otros debe ser concreto, pensamos que es muy ambigua acceso preferencial a zonas y servicios deja una puerta muy amplia abierta, ¿Por qué? si el servicio de lujo tiene una solicitud por plataforma y está enmarcado en el nivel de taxi de lujo, pregunta ¿entonces por qué no se tiene la misma consideración y estímulos con los vehículos a gas (combustibles limpios) o es que van también a incrementar el parque automotor como ya se ha hecho?</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Frente a los vehículos campero para ambos niveles de servicio, se modificó la redacción, quedando: "Los vehículos deberán ser de clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales" para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, en pro de la optimización y actualización del servicio a los nuevos retos de hoy, no queriendo esto decir bajo ninguna circunstancia, que dichos vehículos prestarán otro servicio de transporte público de transporte más allá del que están habilitados para prestar. Respecto a sus comentarios acerca del Parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.6.1., consideramos que se les está dando el mismo tratamiento a todos los vehículos de tecnologías amigables con el medio ambiente. Así: "Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, para tal efecto podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros".</p>
			<p>12. Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. "La capacidad transportadora para la prestación del servicio público de transporte individual es global por cada jurisdicción y a cada propietario de vehículo homologado para prestar el servicio de transporte individual, la autoridad de transporte competente le asignará la capacidad transportadora individual." Siempre Debe de complementarse previo estudio valorado y aprobado del Min transporte, esto se debe de reiterar en Artículo 2.2.1.3.7.1. Capacidad Global de vehículos taxi</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE Se modifica la redacción del artículo, se eliminan los conceptos de capacidad transportadora individual y de capacidad transportadora operacional. Además, en el texto del articulado claramente se establece que existirá una capacidad transportadora global para la jurisdicción en la modalidad de transporte individual, no se fijara capacidad transportadora a las empresas y los vehículos podran vincularse a cualquiera de ellas en la jurisdicción, por cambio de empresa. El ingreso a esa capacidad transportadora GLOBAL sera por incremento solo si un estudio de demanda determina demanda insatisfecha, caso el cual por sorteo se asigna derecho de matricula de vehiculo nuevo conforme a la demanda determinada. Existira ingreso a la capacidad global por reposicion, caso en el cual se sustituye por un vehiculo nuevo el vehiculo que sale del servicio o es chatarrizado. . La lectura de las normas debe ser complementaria y armonizada en todo su contenido, para evitar interpretaciones no ajustadas a lo allí dispuesto. El estudio de necesidades es parte integral del texto del proyecto.</p>
			<p>13. Se debe de aprovechar este Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa se debe eliminar el paso a particular</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .</p>
4			<p>14. Sobre las pruebas pilotos Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos. En las pruebas pilotos se deja la puerta abierta para incremento. Se solicita saber que lineamientos se van a determinar, sin incrementos o ingreso por tal razón.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación es una pregunta, se informa que se aclaro la redacción del artículo y expresamente se determino que: "...podrán establecerse programas especiales o pruebas pilotos, que procuren optimizar condiciones de calidad, seguridad o comodidad del servicio, autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto específico determine esta carter en conjunto con la autoridad territorial competente. En un acto administrativo posterior reglamentario se determinaran los lineamientos a que se refiere el proyecto y no son objeto de la presente disposición. Siempredebera observarse estricto cumplimiento a las normas.</p>
			<p>15. El parque automotor debe de estar congelado y mencionarlo en el Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo Parágrafo 2 debe de quedar claramente "quedaran congeladas las capacidades actuales"</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se tiene como política publica la congelacion del parque automoto. Se da cumplimiento a lo establecido en la ley 336 de 1996 que determina que para definir o incrementar la capacidad transportadora se requiere de estudios de demanda. Son las autoridades locales las llamadas a determinar la necesidad de capacidades, dependiendo de los resultados de los estudios que al respecto se realicen. De hecho muchas de las observaciones de otros gremios y ciudadanos solicitan que el Mt obligue a los alcaldes a hacer estudios de manera mas periodica, indicando que por su ausencia hay en algunas ciudades deficiencia de parque automotor para esta modalidad.</p>
			<p>16. Las administraciones locales no dan prenda de garantías por lo tanto en el Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas Parágrafo 2. "deberá promover el uso de tecnologías cero emisiones, para tal efecto podrá dar prelación en la asignación de la capacidad transportadora individual a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de adquirir vehículos eléctricos o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio. La suscripción del compromiso solo le permitirá al interesado obtener una capacidad transportadora individual." Puerta abierta al incremento debe de ser específico y muy puntual.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Las autoridades locales de conformidad con la ley son las competentes para a determinar la necesidad de capacidad transportadora de la modalidad en su jurisdicción y de asignar el derecho de matricula (Se aclara que en la nueva redacion desaparece el concepto de capacidad transportadora individual y se determina el derecho de matricula de vehiculo nuevo, tambien se aclara que desaparece el concepto de capacidad operativa propuesto inicialmente y se determina que no habra capacidad transportadora asignada a las empresas, todo se reglamenta desde el concepto de capacidad transportadora global de la modalidad en la jurisdicción). Además debe tenerse en cuenta que en el parágrafo 1 del mismo artículo se establece que El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matricula de los vehículos.</p>
			<p>17. Se debe de aclarar los costos que puede tener el sector en el Artículo 2.2.1.3.8.9. Sistema de Información y registro de conductores. Nos preguntamos qué costo tiene el interactuar en esta plataforma debe de estar especificado.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es objeto de este decreto reglamentar las condiciones del Sistema de Información y Registro que deberán poner en funcionamiento las autoridades locales, pero si se llama la atención de quien presenta la observación, que mas un comentario, si se lee en contexto todo el contenido de la norma, podrá ver que el mismo claramente establece que es un componente obligatorio para la autoridad garantizar que en línea y en tiempo real, permita registrar e identificar plenamente a las empresas habilitadas, los conductores y los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi que operen legalmente en su jurisdicción ; además que el sistema de información que se utilice para llevar dicho registro deberá Cumplir con los lineamientos estándares definidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, conforme a lo establecido en el Decreto 1078 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile.</p>

			18. Sanciones deben de ser aclarados en el Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control debe de quedar claro que tiene sanción por ser un documento que sustentará la prestación del servicio o Artículo 2.2.1.3.8.12. Contenido de la Tarjeta de Control Parágrafo. que costo tendrá este nuevo proceso verificación en línea acaso no es suficiente con el proceso en línea de reporte de conductores. o Artículo 2.2.1.3.8.14. Reporte de información. Con o sin costo, en estos datos debe de aparecer la administradora de pensiones y cesantías	X	NO ACOGIDA. El objeto de este proyecto de decreto no tiene la posibilidad jurídica de establecer un régimen de sanciones, esta materia corresponde a otro tipo de acto administrativo. La observancia de la tarjeta de control es inane para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual y las sanciones por no expedirla o portarla se encuentran insertas en la normatividad correspondiente. La implementación del Sistema de Información y registro está a cargo de las autoridades locales cumpliendo los parámetros establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Lo atinente a las prestaciones sociales, se deben atender según las normas propias del ramo.
			19. Debido a la inconsistencia al costo de los insumos en el Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa es importante determinar lo de los tres primeros meses, pero no suprimir "que como mínimo una vez en el año" esto es importante	X	SE ACOGE. Se aclara la redacción en el sentido de preceptuar que los estudios deben hacerse en el primer trimestre de cada año.
			o Nivel de servicio básico: según lo dispuesto en el artículo 2 de la ley 769 Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa o La tarifa oficialmente autorizada para el básico y los recargos dinámicos existen en el taxímetro y es el tiempo en espera, la tarifa dinámica es de tables y es para el servicio de lujo no de básico la tarifa dinámica.	X	ACOGIDA PARCIALMENTE. En la redacción del artículo se aclara la forma como se determinará la tarifa para el nivel básico y para el nivel de lujo. Para el nivel básico será una "tarifa regulada" (calculada con la metodología de la resolución vigente) y podrán adicionarse primas o cobros adicionales "fijos" previamente establecidos en un dispositivo mecánico o electrónico debidamente calibrado según las normas legales, o podrá usarse como dispositivo para liquidar el valor a cobrar un módulo (que será parte de una plataforma tecnológica) que previamente haya sido certificado por la autoridad territorial. Para el nivel de servicio de lujo se determinará una "tarifa mínima" que resulte de sumar "a la tarifa regulada calculada con la resolución + valores asociados a calidad, comodidad, seguridad y operación", además podrán realizarse cobros o primas "dinámicas" que se sumaran a la "tarifa mínima", recargos dinámicos que deberán estar justificados técnica y económicamente en el estudio. Para este nivel de servicio el dispositivo para liquidar el valor a cobrar al usuario será un módulo (que hará parte de la plataforma tecnológica) debidamente certificado por la autoridad territorial, por ser la autoridad competente para determinar tarifas.  Sin embargo, es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de Tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."
			20. Sobre las capacitaciones en el Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores: dicho programa debe habilitar la capacitación al interior de las empresas con personas del mismo sector a través de empresas o agremiaciones. Se debe de aclarar en este artículo quienes son los terceros y el plan piloto del Artículo 2.2.1.3.9.2. debe de realizarse con personal administrativo de las empresas para ser replicado al personal.	X	ACOGIDA. La formación para el desarrollo de competencias si bien se coordina con el SENA, por ser la competente, el que las empresas capaciten a sus conductores es una obligación legal del artículo 35 de la ley 336 de 1996. Ahora bien, el MT está trabajando con el SENA en un proyecto de formalización y profesionalización de conductores, y es posible que en su reglamento se pueda establecer la capacitación a través de las empresas. Se ajustó el texto de los artículos así: Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros. Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte. Artículo 2.2.1.3.9.2. Plan piloto. El Gobierno Nacional trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.
			21. Diferenciar los dos niveles es fundamental en el Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. debe de aparecer o diferenciar que es obligatorio para el de lujo y es opcional para el básico porque la ley 769 así lo dice.	X	ACOGIDA la observación en el sentido de aclarar en la redacción del artículo y el texto de los artículos, también se aclara redacción del artículo 2.2.1.3.10.1., y se hace énfasis en que este define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas con las cuales se apoyará la logística para la prestación del servicio, y las características propias, según el nivel de servicio, para el módulo tarifario.
			22. En el literal c. dice a la letra "Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa, discriminando los factores que la componen – "tarifa básica" o la "tarifa mínima" según corresponda al nivel del servicio y los factores de recargo dinámico". esto es para el de lujo y en el Parágrafo 1. debe de incluir la palabra tiene que ser propiedad de las empresas	X	NO ACOGIDA la propuesta del observador, en el sentido de establecer que las plataformas sean propiedad de la empresa, el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. parágrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, además que los conductores autorizados para prestar el servicio (con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. Las plataformas por su parte deberán asegurarse de que los conductores y los vehículos también estén legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes según corresponda). De otra parte, el Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, siendo características trasversales a los dos niveles de servicio, no solo para el nivel de lujo, la diferencia fundamental estará en el módulo para la tarifa, y así se dispone en la redacción del artículo.
			23. Para comprensión en el Parágrafo "4. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Superintendencia de Industria y Comercio, reglamentará la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada". las tarifas en básico son por taxímetro y el de lujo es por plataforma debe de quedar claro.	X	NO ACOGIDA. en el proyecto de decreto se elimina este inciso, pues no es competencia del MT, y en cuanto a la SIC, el proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.
			24. Se sugiere que en el Artículo 2.2.1.3.11.2. Mantenimiento de la habilitación. se debe de habilitar en el servicio de lujo.	X	NO ACOGIDA. Se estableció solo habilitación para empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual sin distinción del nivel de servicio que va a prestar, quedando esto a entera prerrogativa de la empresa y previo cumplimiento de los requisitos el prestar sus servicios ya sea en el nivel básico o lujo. Se estableció la Habilitación para empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero en vehículo taxi, la empresa podrá operar en los dos niveles de servicio, la diferencia se concentra en las características adicionales de: comodidad, confort, calidad y servicio de los vehículos con los que operará.

			25. En este Artículo 2.2.1.3.11.5. Plataformas tecnológicas habilitadas Plataformas tecnológicas habilitadas. Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte para ser utilizadas por parte de las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, tendrán un término de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones , para demostrar el cumplimiento de las condiciones de operación y autorización. Dentro de ese término las plataformas deberán presentar las empresas con las cuales han suscrito el convenio y le listado de los vehículos con los cuales estarán operando, de lo contrario se suspenderá, inhabilitara la plataforma en el país". porque si pasan los 6 meses y que?, no colocan ninguna consecuencia...y sin consecuencia no importa lo que diga la norma.	X		SE ACOGE. Se ajustará el texto en el sentido de indicar que si pasados los plazos establecidos la plataforma no cumple con los requisitos, la habilitación perderá la fuerza ejecutoria que le fue otorgada y cesará la posibilidad de operar.
15/06/2019	Pierre Baillet Gerente general Taxinvest SAS	Taxinvest SAS	<p>Me dirijo hacia usted en mi condición de pequeño empresario del taxismo bogotano y después de haber leído su proyecto de modificación del Decreto 1079 del 2016.</p> <p>Me gustaría saber con cuales profesionales del sector consultaron para establecer semejante propuesta. Según se puede ver, pareciera que consultaron mas bien a los empresarios vinculados a la alcaldía y la SDM de Bogota que evidentemente tienen intereses en imponer el sistema de taxi inteligente y todo el negocio que trae atrás y en beneficio de estos pocos personajes, en vez de consultar con los que realmente serán los afectados y que somos nosotros los pequeños propietarios de taxi, a los cuales nos obligaran a montar unos aparatos/tabletas en nuestros vehículos de Nivel Básico, teniendo que asumir todos los costos nuevos que esto implica, pero sobre todo todos los riesgos en términos de seguridad (robo de estos artefactos), así como los riesgos en la funcionalidad del sistema (falta de cobertura de telecomunicaciones, artefactos/tablet que se "quemaron" por un uso intensivo por el cual no son diseñados, pasajeros indelicados que no cuidan estos artefactos y acaban rompiéndolos, etc...).</p> <p>En su momento y frente a la polémica de generada por la imposición de este sistema por parte de la SDM de Bogota, el Viceministro Ostos nos garantizo a nosotros los taxistas que este sistema no sería aplicado al servicio Nivel Básico pero solo al Servicio Nivel Lujó. Y ahora que tenemos que constatar en este nuevo proyecto de decreto: que las Alcaldías podrán escoger si ponerlo al nivel básico o no. O sea obviamente en el caso de Bogota, abrirle en grande la puerta a unos pocos empresarios un negocio para el cual ellos mismos no tendrán ningún riesgo, sino solo el beneficio de cobrar unas cuotas mensuales que representaran un nuevo costo adicional para el taxista.</p> <p>Ni hablar el nivel de mentiras que expone la SDM de Bogota en sus publicaciones sobre este sistema de Taxi Inteligente, afirmando que hoy en día unos 5000 (un 10% de los vehículos habilitados)Taxis usan el sistema, cuando en la calle no se ve ni uno, y los pasajeros le dicen a uno que cuando se le presenta un vehículo de estos no lo toman por el costo adicional que cobran! Así que nuevamente me interrogo sobre quienes consultaron ustedes al redactar este proyecto de DUR, ya que no parece que involucraron ni a pasajeros ni a conductores de Taxi!</p> <p>Para que vean que nosotros pequeños empresarios del taxismo no estamos en contra de la tecnología como de pronto lo podrían pretender, por un lado hace ya mas de 5 años que trabajamos con APP que sirven para hacer el vínculo entre el pasajero y el taxista para pedir el servicio! Mas allá, no estamos en contra de la misma APP que fije la tarifa, siempre y cuando no viene acompañada de la obligación de instalar el Hardware correspondiente en el vehículo. Por que no se nos consulto acerca de este tema? Porque no se establece que si el pasajero quiere usar una APP para establecer tarifas, la descarga en su propio celular, dejando le así la posibilidad de usar un APP que le brinda mas confianza sobre las tarifas pero no genera los riesgos mencionados anteriormente para el taxista? Mas allá parece ser que al redactar este proyecto, nunca se confrontaron a la realidad del trabajo de taxista! Cuantos clientes en vez de decirle el destino, le dicen sencillamente "arranque y yo le digo" u "arranque que tengo prisa". Cuantos pasajeros ni saben la dirección de donde van y que se requiere para poder usar esta APP? Cuanto tiempo puede tardar en la realidad el pasajero en entrar estos datos en el sistema para poder establecer el precio y recorrido de la carrera y cuanto mas congestión va a generar este tiempo de parada antes de arrancar? Por que en la APP no se integra una opción que permita usarla tipo "taximetro" que se activa con un botón y va marcando las unidades según la distancia y tiempo como el taximetro actual, para los clientes que así lo requieren y que si existen?!</p> <p>Espero que me vayan a responder a todas esas preguntas que yo y muchos otros pequeños empresario del taxismo tenemos.</p>			<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taximetro" dispuesta en el Código Nacional de Transito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taximetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taximetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taximetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taximetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "</p> <p>En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
			<p>Preguntas extraídas del texto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Cuales profesionales del sector consultaron para establecer semejante propuesta</li> <li>- nuevamente me interrogo sobre quienes consultaron ustedes al redactar este proyecto de DUR, ya que no parece que involucraron ni a pasajeros ni a conductores de Taxi!</li> <li>• ¿Por que no se nos consulto acerca de este tema?</li> <li>- Porque no se establece que si el pasajero quiere usar una APP para establecer tarifas, la descarga en su propio celular, dejando le así la posibilidad de usar un APP que le brinda mas confianza sobre las tarifas pero no genera los riesgos mencionados anteriormente para el taxista?</li> <li>- Por que en la APP no se integra una opción que permita usarla tipo "taximetro" que se activa con un botón y va marcando las unidades según la distancia y tiempo como el taximetro actual, para los clientes que así lo requieren y que si existen?</li> </ul>			<p>La directriz trazada por este Ministerio para la formulación de nuestra política está fundamentada en la consulta pública, a través de todos los mecanismos legales que ella contempla, razón por la cual, este Ministerio ha realizado desde el año 2018 hasta la fecha 9 mesas de trabajo para el tema transporte, donde se incluyó el tema del transporte individual en vehículos taxi y representantes de esta modalidad de todo el País participaron haciendo sus observaciones. Adicionalmente, se han efectuado reuniones en el MT con representantes del sector de transporte individual en vehículos taxi y quienes presentaron observaciones al proyecto de Decreto que hoy se revisa,</p> <p>En nuestra base de datos de registro de asistencia a las anteriormente mencionadas reuniones, tenemos evidencia de su participación en por lo menos una de ellas, Así mismo, destacamos que en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 8 numeral 8 de la Ley 1437 de 2011, se publicó el 06-06-2019 hasta el 19-06-2019, el proyecto de Decreto con el objetivo de que fuera conocido y para que los interesados presentaran las distintas observaciones, opiniones, sugerencias o propuestas alternativas, al que usted respondió con las observaciones que le estamos respondiendo.</p> <p>Finalmente, nuevamente resaltamos que el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas".</p>

17/06/2019	Alejandro Mojica	Ciudadano	<p>En dicho proyecto de Decreto se observa en el Artículo 1°. Objeto y principios, que se busca "reglamentar la prestación del servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en vehículo taxi" entre otros objetos, tales como la diferenciación del servicio a Nivel de Lujo y Nivel Básico. Al respecto le sugiero respetuosamente al Ministerio de Transporte que destine este Decreto exclusivamente a la reglamentación y definición del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo, excluyendo en todo sentido al nivel básico tipo taxi, por los siguientes argumentos:</p>		X	<p>NO ACOGIDA . El objeto es precisamente regular el servicio publico de transporte en la Modalidad , según lo dispone la ley, se podran establecer diferenytes niveles de serviici para una misma modalidad.</p>
			<p>1. Existe normatividad vigente en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito) que promulga y reglamenta el servicio del nivel básico tipo taxi, así como establece la obligatoriedad de portar el taxímetro físico para que exclusivamente sea el que defina el costo del servicio, lo anterior se evidencia en el artículo 89 de dicha Ley por cuanto define que "Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario." De ahí que para el caso de los taxis en el nivel básico se cuente con una normatividad definida, la cual no requiere de reformas sino más bien de una correcta implementación, verificación, control y regulación por parte de las Secretarías de Movilidad territoriales.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El decreto reglamentario que hoy se presenta, como Decreto abarca todo el espectro de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual y no se agota con la simple reglamentación de lo que para su concepto es el taxímetro. El Código Nacional de tránsito regula la circulación de vehículos, no el Servicio publico de transporte, mal puede interpretarse que regula una modalidad de transporte publico y menos aun en un nivel de servicio específico. La normatividad aplicable al servicio publico de transporte esta en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1995 y en los decretos reglamentarios, como es el que esta cartera esta proponiendo para esta modalidad. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:  "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."  No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.  El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.  Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. ".</p>
			<p>2. En la sesión 10 sobre Plataformas Tecnológicas del Proyecto de Decreto, se afirma que éstas deben estar habilitadas por una empresa y avaladas y reguladas por el Ministerio del Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Al respecto en varios documentos técnicos las Plataformas Tecnológicas NO son consideradas por la Superintendencia de Industria y Comercio como dispositivos legales para el cobro de una tarifa estipulada, es decir, no son un dispositivo físico fiable en la medición y el control metrológico para el cobro de este servicio público a nivel básico, en cambio afirman que los taxímetros electrónicos con tecnología de punta lo harían con total precisión, siempre y cuando se adecuen a los lineamientos técnicos y a los controles de anti-adulteración, como lo demuestra el reglamento Técnico Metrológico Aplicable a Taxímetros Electrónicos, establecido en la Resolución número 88918 de 2017 promulgado por la Superintendencia de Industria y Comercio.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:  "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."  No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.  El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.  Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. ".</p>

6

			3. A su vez, considero que el Ministerio de Transporte no tiene la competencia para modificar y establecer cuáles serían los dispositivos de medición de metrología legal, así como respecto a pesas, balanzas y medidas, de manera que no se podría reemplazar mediante norma al taxímetro que cumple con dicha función y que sigue vigente en el Código Nacional de Tránsito. Mi opinión al respecto es que el problema no son los taxímetros en el nivel básico tipo taxi, sino la falta de control por parte de las Secretarías, la necesidad de cambiar los taxímetros actuales por unos de tecnología de vanguardia tomando como referente técnico lo propuesto en la Resolución 88918 de 2017 de la Superintendencia de Industria y Comercio.		X	<p>NO ACOGIDA. El Ministerio de Transporte es competente para reglamentar las condiciones de la prestación del servicio público de transporte</p> <p>En cuanto a la interpretación del concepto de taxímetro, es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			4. Al amparo de lo anterior, se sugiere que en la sección 5 del proyecto de Decreto que versa sobre la prestación del servicio en el Nivel Básico se elimine el siguiente párrafo: "La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte." Debido a, como se plantea arriba en el ítem 2, que las plataformas tecnológicas NO son dispositivos adecuados y fiables para el cálculo y el cobro de la tarifa, como bien lo afirma la Superintendencia de Industria y Comercio en sus documentos y resoluciones al respecto.		X	<p>NO ACOGIDA. Se mantiene el argumento expuesto por este ministerio en la respuesta a su observación de ítem 2. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			5. De manera atenta reitero que el Ministerio de Transporte modifique y destine este proyecto de Decreto exclusivamente a la reglamentación y definición del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo, excluyendo en todo sentido al nivel básico tipo taxi.		X	<p>NO ACOGIDA. El decreto reglamentario que hoy se presenta, como Decreto abarca todo el espectro de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual y no se agota con la simple reglamentación del taxímetro, el cual es apenas un elemento de todos los que rodean la prestación del servicio. Ver respuesta a los ítems 1 y 2 de sus observaciones.</p>
			6. Por último, respetuosamente hago un llamado a su despacho para que intervenga desde sus competencias, para que se aplique el reglamento Técnico Metrológico Aplicable a Taxímetros Electrónicos de la Superintendencia de Industria y Comercio en la Ciudad de Bogotá, pues sin lugar a dudas, es un estudio juicioso y técnico que acabaría con el problema del cobro de las tarifas en esta ciudad.	X		<p>SE ACOGE. En el texto del proyecto de reglamento se determina que cuando se usen dispositivos mecánicos o electrónicos para liquidar el cobro del servicio, estos dispositivos deben estar calibrados conforme a las normas legales, tal es el caso de las normas de control metrológico.</p>

18/06/2019	Laura Amaya	Ciudadana	<p>El Ministerio de Transporte se mantienen en la posición de seguir relacionando al nivel de taxi de lujo con la utilización obligatoria de plataformas tecnológicas y y agregando requisitos anti competitivos de acuerdo con la Superintendencia de Industria y Comercio -SIC.</p> <p>Sobre el particular, el concepto de abogacía de la competencia formulado por la SIC señala diversas razones por las cuales proyectos como este restringen la competencia: "Estas condiciones para prestar el servicio en el nivel de lujo, antes que contribuir a la dinamización del mercado, parecen imponer limitaciones sin ninguna justificación al acceso a la prestación de un servicio público de transporte, quizá con la equivocada percepción según la cual el carácter de nivel de lujo se adquiere simplemente por la sofisticación en los medios de pago del servicio disponibles. Lo anterior, puede además provocar un comportamiento impredecible del valor de la tarifa, pero en cualquier caso distorsionado".</p> <p>"Las regulaciones propuesta al definir el nivel de lujo restringe el acceso a este servicio a ciertos tipo de consumidores por varias razones: i) el nivel de lujo únicamente se presta utilizando medios tecnológicos, lo cual excluye de su uso a personas que no cuentan con dichos medio tecnológicos, como lo pueden ser teléfonos inteligentes, acceso a un plan de datos, tabletas o similares; y ii) el pago únicamente se presta utilizando medios tecnológicos, lo que igualmente restringe la capacidad de muchas personas de acceder al mismo, debido a que una amplia porción de la población colombiana no se encuentra bancarizada."</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al texto del proyecto, mas bien es una apreciación personal de como debe ser la política publica.</p> <p>Ahora bien para el diseño de política publica el Ministerio de transporte debe defender el bien jurico del Transporte publico enmarcado en las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996. Por su parte a Ley 1340 de 2009, señala que la Superintendencia de Industria y Comercio deberá rendir concepto previo sobre todos los proyectos de regulación estatal que puedan tener incidencia sobre la libre competencia en los mercados y es por ello que se realiza el respectivo envío del proyecto para que dicha entidad emita su respectivo concepto. El proyecto presentado se ha realizado bajo la óptica de los conceptos de abogacía emitidos por la SIC con anterioridad y respecto de la reglamentación vigentes sobre la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual y por ello, se han realizado aclaraciones en la redacción tendientes a garantizar la prestación del aludido servicio en un ambiente empresarial saludable para la libre competencia tanto de las empresas habilitadas para prestar el servicio, pero en todo caso respetando el Marco legal establecido para un servicio publico de transporte.</p>
			<p>Los siguientes son los requisitos anticompetitivos que se regulan respecto a las plataformas :</p> <p>Se estipula que las plataformas deben brindar condiciones para la seguridad del usuario y del oferente del servicio, cumpliendo la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Esto debiera ser de cargo o de las empresas de taxi o del conductor, pero la seguridad no debería depender de la plataforma.</p> <p>Las plataformas tecnológicas deberán proporcionar, previo al inicio del servicio, información precisa y oportuna sobre la identidad del oferente y del solicitante, las características y la identificación del vehículo y el recorrido previsto. Esto puede presentar issues de data privacy y tampoco pueden ser exigibles solamente a la plataforma (por ejemplo, casos en que la identidad del conductor no coincide con la proporcionada por la empresa de taxi autorizada).</p> <p>Las plataformas deben garantizar el monitoreo, control de la tarifa, así como la disponibilidad y el cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios. Nuevamente, el cumplimiento de los servicios por los usuarios o las garantías sobre el servicio no deben ser de cargo de las plataformas tecnológicas, sino de las empresas de taxi.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Bien se señala que la responsabilidad del servicio publico de transporte es de la empresa que ostenta l habilitación y por lo tanto debe cumplir con la reglamentación respecto de la prestación del servicio y así mismo el conductor al cumplir de forma eficiente y confiable con su labor: No es cierto que se este cargando en la plataforma la responsabilidad de garantizar la seguridad. No obstante la plataforma, entendida como una herramienta para apoyar la gestion logistica del servicio, coadyuba a la seguridad del ciudadano y del prestador del servicio, además también debe garantizar la seguridad del usuario y del oferente del servicio, frente a la solicitud del servicio realizado y la información que este genera en observancia de lo establecido en la Ley 1581 de 2012 y sus normas reglamentarias, queriendo esto decir que la información allí alojada deberá manejarse bajo los estrictos cánones de la citada norma.</p>
18/06/2019	OSCAR FRANCISCO FAYAD OSPINA	Usuario de servicio individual de pasajeros tipo taxi de la ciudad de Bogotá, y en mi condición de ingeniero mecanico de la Universidad Nacional de Colombia, especialista en Gerencia de Mantenimiento	<p>Respetuosamente, considero que es inconveniente realizar alguna sustitución o modificación del CAPITULO 3, TITULO 1, PARTE 2, LIBRO 2 DEL DECRETO NUMERO 1079 DE 2015 UNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE, sin antes, establecer cuál sería la política del Estado con respecto a la habilitación y operación de las plataformas que en la actualidad están operando en nuestro país, pues existe ambigüedad al respecto. Por un lado, se las tilda de ilegales, pero por el otro se permite su operación. La creación de nuevas normas, sin antes garantizar el cumplimiento de las que ya existen, solo traería mayor desorden y proliferación de más y más plataformas tecnológicas que incentivarían aún mas la ilegalidad y la piratería en el sector del taxismo en Colombia.</p> <p>La promulgación de estas modificaciones y sustituciones al Decreto 1079 de 2015, solo traería una mayor sobrerregulación al servicio publico individual de pasajeros, dificultando mas su operación.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. no es una observación sino una opinión personal. La regulación expedida por el Ministerio de Transporte busca contrario a lo dicho por quién opina, dar claridad en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual en los niveles de servicio diferentes, entre otras se refiere a las plataformas debidamente constituidas y autorizadas para efectos del servicio publico de transporte en la modalidad . De esta forma se busca la prestación de un servicio en condiciones de seguridad, eficiencia y legalidad.</p>
			<p>1. LA SITUACION DEL SECTOR DEL TAXISMO EN COLOMBIA</p> <p>El sector del taxismo en Colombia en la actualidad enfrenta, como ya es bien sabido, la más grave crisis económica de su historia debido a la falta de autoridad de las instituciones de gobierno que no hacen cumplir las normas que se encuentran vigentes para la correcta prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi.</p> <p>Es así, como se ha visto en los últimos años, que pese a la abultada reglamentación que padece el gremio para el ejercicio de sus funciones, en la actualidad, cualquier entidad persona natural o jurídica, puede prestar el servicio individual de pasajeros en nuestro país de una forma completamente libre y espontanea, sin que para ello haga falta el control de las autoridades de la materia. El ejemplo más claro de ello, lo constituyen varios conductores que por el simple hecho de ser poseedores de cualquier carro particular, prestan sin el más mínimo asomo de vergüenza y con total desprecio por la autoridad, las normas, y el estado de derecho colombiano, dicho servicio público, el de taxi, que repito, en uno de los ejercicios de trabajo, con mayor regulación en nuestro país.</p> <p>Así las cosas, solo bastó que para operar dichos vehículos, que no cumplen con las normas establecidas por el Ministerio de Transporte de Colombia y otras instituciones, aparecieran plataformas tecnológicas que pese a ser ilegales favorecieran dichas conductas en un claro concierto para delinquir, aupadas con la etiqueta de startups o plataformas digitales que ofrecen en realidad servicios de transporte individual de pasajeros, pese a que se hagan llamar meros intermediarios.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal, sin embargo hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra a la ilegalidad presentadas.no obstante es importante aclararle que de conformidad con la leyes 105 de 1993. 336 de 1996 y el codigo nacional de tránsito es competencia directa de las autoridades territoriales la inspección vigilancia y control del servicio publico de transporte en su jurisdicción , al igual que del tránsito de los vehículos tanto públicos como particulares. El Gobierno Nacional ha realizado innumerables acompañamientos, en ejercicio de la tutela administrativa que le compete, para que las autoridades locales realmente ejerzan su función de control a la informalidad en sus territorios, aunado al control ejercido en las vías nacionales por la DITRA.</p>

			<p>Es por ello que Uber, Cabify, Didi, Beat, InDriver, Picap, y muchas otras, han venido usurpando funciones públicas de nuestro estado colombiano, cometiendo toda clase de ilegalidades y delitos, fomentando una clara competencia desleal, utilizando técnicas de distorsión al mercado del servicio individual de pasajeros a su favor, induciendo en el mismo prácticas de dumping, violación de todas las normas, engaño a sus mal llamados socios conductores, los que, como se ha visto, terminan devengando por sus labores mucho menos de lo que ganaban anteriormente con un taxi, en una actuación “novedosa”, de los monopolios transnacionales que llegan a los países del tercer mundo a arrasar con el tejido empresarial que por años se ha venido construyendo, llevando a nuestro sector del taxismo a la pauperización y la pobreza.</p> <p>El intrusismo de estas empresas en el servicio de taxi, ha pasado sin consecuencia alguna y la implementación de nuevas normas no garantiza que esas plataformas se vayan a acoger a esas nuevas normas que establezca nuestro Ministerio de Transporte.</p> <p>Todo lo anterior, pese a que existe una reglamentación y una normatividad extensa y exquisita que para los más adelantados estadistas europeos, resulta un verdadero deleite de retórica legal, como lo han manifestado muchos de ellos. Como decía el profesor de Ciencias Políticas, Pedro Medellín, en una columna: “Si en Colombia se gastara menos tiempo en promover leyes y se dedicara más a que las existentes se cumplieran, todo iría mejor. No se desperdiciarían tiempo y dinero en hacer normas magníficas por su intención y elocuencia, que luego nadie hace valer”.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. No es una observación puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal, sin embargo hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra a la ilegalidad presentadas. no obstante es importante aclararle que de conformidad con la leyes 105 de 1993 y . 336 de 1996 y el código nacional de tránsito es competencia directa de las autoridades territoriales la inspección vigilancia y control del servicio publico de transporte en su jurisdicción , al igual que del tránsito de los vehículos tanto públicos comop particulares. El Gobierno Nacional ha realizado innumerables acompañamientos, en ejercicio de la tutela administrativa que le compete, para que las autoridades locales realmente ejerzan su función de control a la informalidad en sus territorios, aunado al control ejercido en las vías nacionales por la DITRA.</p>
			<p>2. LAS LABORES DE VIGILANCIA Y CONTROL SOBRE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LAS PLATAFORMAS TECNOLOGICAS DEBERIA EJERCERLOS EL MINISTERIO DE TRANSPORTE</p> <p>La ley 336 de 1996 es muy clara en decir que el Ministerio de Transporte es la entidad que regula, vigila y controla la actividad transportadora en el país y los servicios conexos, como sería el que prestan las plataformas tecnológicas en la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros. Es por ello que la responsabilidad directa de la vigilancia y el control de dichos dispositivos es competencia del Ministerio de Transporte como lo dice claramente el Artículo 8 de dicha ley. Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Por lo anterior es el Ministerio de Transporte, la institución llamada a poner orden en la actual proliferación de plataformas ilegales y de vehículos ilegales que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Es inaudito que el Ministerio de Transporte, no use las facultades legales que le da el estado de derecho para sancionar, controlar, deshabilitar, sacar del mercado a las empresas, instituciones, u organizaciones que prestan este tipo de servicios. Es inaudito también, que le Ministerio de Transporte, siga descargando su responsabilidad en el Ministerio de las TIC. Para ello existe la Superintendencia de Puertos y Transporte, bajo su tutela, entidad que supervisa el servicio público de transporte, la actividad portuaria y la infraestructura, para una Colombia conectada, incluyente y competitiva.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. No es una observación puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal: Sin embargo, es fundamental aclarar que el Artículo 8 de la ley 336 al que usted se refiere, claramente dispone que la competencia del Mt es relacionada con la Tutela Administrativa, estableciendo específicamente que la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora en su jurisdicción corresponde a las autoridades locales. De otra parte, no le es dable al Ministerio de Transporte usurpar competencias relacionadas con el principio de especialidad propio del ministerio de las TIC.</p>
			<p>3. UBER Y OTRAS APLICACIONES EN OTRAS PARTES DEL MUNDO</p> <p>En países desarrollados y del primer mundo, donde las autoridades de tránsito y transporte manejan una reglamentación tal vez menos densa, pero mas efectiva que la nuestra, y donde las normas se acatan fácilmente por todos los miembros de esas sociedades, el devenir de este tipo de plataformas ha sido distinto al nuestro. Algunos ejemplos entre muchos otros:</p> <p>a. JAPON: La plataforma de vehículos privados Uber además de otras, no han tenido demasiada fortuna, de hecho, no la han tenido allí. Uber y las demás plataformas se han dado de frente con dos factores tan recios como lo son la enormemente proteccionista legislación nipona sobre los transportes de pasajero -cuya licencia especial no es fácil de conseguir- y el buen servicio de los taxis. Estado y gremio de taxis de la mano para brindar un servicio de calidad, acompañado de buenos réditos económicos para los taxistas japoneses.</p> <p>b. ALEMANIA: En 2015, el comportamiento impetuoso de Uber en manos de su antiguo director ejecutivo, Travis Kalanick, había tensado su relación con los reguladores alemanes y finalmente la empresa se vio obligada a retirarse de Alemania. Actualmente, la compañía opera en Berlín, Múnich, Fráncfort y Dusseldorf, pero lo hace siguiendo la misma normativa del taxi, es decir acogiéndose a las reglas exigidas por el estado germano.</p> <p>c. ITALIA: Uber ha lanzado Ubertaxi en Turín, una aplicación en la que taxistas italianos pueden darse de alta como conductores y ofrecer sus servicios a través de la aplicación de Uber. Se trata de una alternativa para incluir a los taxistas dentro del servicio de la compañía estadounidense. Es decir, la plataforma tecnológica decide acogerse a la normatividad italiana para poder brindar sus servicios, de otra manera no hubiese participado del mercado.</p> <p>d. REINO UNIDO: Fue en septiembre de 2017 cuando el departamento de transportes de Londres anunció la retirada de las licencias de Uber en la capital británica, sino se acogían a las normas de ese país. e. COREA DEL SUR: Uber tambien dejó de laborar allí por las presiones del Estado.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. No es una observación puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal, sin embargo hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra legem presentadas.</p>

			<p>En los estados débiles, por el contrario, como son todos los países de América latina, África, Asia y algunos países de Oceanía, estas plataformas ofrecen los servicios, usurpando funciones de los estados, sin Dios ni ley, logrando sus mas altos niveles de lucro en dichas regiones del mundo donde se les permite, arrebatando la mayor parte de la tajada del mercado, sin pagar impuestos, atentando contra el PIB nacional, creando trancones, contaminación del aire, usufructuando la infraestructura de las carreteras, desangrando estas economías sin aportar nada a dichos estados. Colombia actualmente, hace parte de este grupo de países, que en la actualidad son sujetos pasivos ante la llegada de estas nuevas tecnologías de explotación y sometimiento económico.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una pregunta puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal, sin embargo hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra legem presentadas.</p>
			<p>4. ES UN ERROR INDUCIR A LAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE NACIONALES O REGIONALES PARA QUE DEFINAN ELLOS EL USO DE PLATAFORMAS TECNOLOGICAS QUE CALCULEN EL COSTO DE UN SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS DETERMINADO MEDIANTE ALGORITMOS QUE UTILICEN GEORREFERENCIACION, POR CUANTO CELULARES, TABLETAS Y DEMAS TIPO DE HARDWARE, NO SON INSTRUMENTOS DE MEDICION, COMO SI LO SON LOS TAXIMETROS.</p> <p>Al respecto el SUPERINTENDENTE DELEGADO DE INDUSTRIA Y COMERCIO ALEJANDRO GIRALDO, ya se había manifestado anteriormente, y había dicho claramente que las tabletas, computadores y celulares, son mecanismos de georreferenciación, que APROXIMAN el costo del servicio, por localización de un punto de partida a un punto de llegada, pero que en ningún momento son dispositivos de medición de tiempo y distancia, como sí lo son los taxímetros digitales.</p> <p>Un taxímetro digital (del griego τόξος, tasa, y -metro, medir. Que mide la tasa.), es un aparato de medida mecánico o electrónico usualmente instalado en los llamados taxis, similar a un odómetro. Y mide el importe a cobrar en relación al tiempo y la distancia que transcurre durante el trayecto.</p> <p>El Código Nacional de Transito Ley 769 de 2002, establece claramente lo que hace un Taxímetro: Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.</p> <p>Al no ser una tableta, un computador o un celular, taxímetros, simplemente no pueden cuantificar el valor real del servicio, puesto que esto se trataría de una simple aproximación, un presupuesto de lo que debería recorrer un taxi en tiempo y distancia, sin tener en cuenta otras variables que intervienen en la medición del costo del servicio, y que pueden ser inesperadas como lo son: el tráfico, los cierres de calles o carreras, los accidentes, los cambios de opinión de ruta de los usuarios o pasajeros, los posibles terremotos, inundaciones, anegaciones, actos vandálicos o terroristas, que podrían ocurrir entre el trayecto de salida y de llegada, entre muchas otras variables, que no se pueden presupuestar para dar un costo al servicio antes de la llegada final del trayecto.</p> <p>Como este método de medición con tabletas, computadores o celulares, no está regulado por la Superintendencia de Industria y Comercio SIC, y además no está sustentado en el Código Nacional de tránsito Ley 769 de 2002, se podrían llegar a presentar muchas reclamaciones por parte de los usuarios e inclusive, por parte de los taxistas, porque unos u otros pueden considerar injustos los costos del servicio que presupuestan las tabletas, computadores o celulares, antes de realizar el recorrido.</p> <p>La responsabilidad de todo será del Ministerio de Transporte con base en la Ley 336 de 1996, lo cual sería oneroso para el Estado, por cuenta de las demandas que se podrían presentar.</p> <p>Téngase en cuenta, que, para poder remplazar los taxímetros por tabletas, computadores o celulares, es necesario modificar la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Transito, para incluir estas últimas dentro de la norma como sistemas de cuantificación y liquidación del costo. Obsérvese que la palabra liquidación habla del servicio prestado, y no del servicio a prestar.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Transito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
8			<p>5. LA IMPLEMENTACION DE TABLETAS, COMPUTADORES O CELULARES PARA EL COBRO DE LOS SERVICIOS, NO OBEDECE A LAS RECOMENDACIONES ESTABLECIDAS POR LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL</p> <p>Como ya lo ha dicho la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, en ocasiones anteriores, no es posible cuantificar realmente el costo de un servicio de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, mediante un sistema de georreferenciación como lo son las tabletas, computadores o celulares, en la actualidad, por cuanto estos no son dispositivos metrológicos. Es por ello que dicha institución, la SIC, no se pronunciaría con respecto a la vigilancia y el control de estas tabletas, computadores o celulares, pues se sale de su jurisdicción, dejando desprotegidos a usuarios y prestadores del servicio, respecto de los parámetros del comercio sano. La metrología (del griego μέτρον [metron], 'medida', y el sufijo -logía, 'tratado', 'estudio', 'ciencia', y este del sufijo griego -λογία [logia]) estudia las mediciones de las magnitudes GARANTIZANDO SU NORMALIZACIÓN MEDIANTE LA TRAZABILIDAD. Acorta la incertidumbre en las medidas mediante un campo de tolerancia. Incluye el estudio, mantenimiento y aplicación del SISTEMA DE PESOS Y MEDIDAS. Actúa tanto en los ámbitos científico, industrial y legal, como en cualquier otro demandado por la sociedad. Su objetivo fundamental es la obtención y expresión del valor de las magnitudes empleando para ello INSTRUMENTOS, MÉTODOS Y MEDIOS APROPIADOS, CON LA EXACTITUD requerida en cada caso.</p> <p>Las tabletas, computadores o celulares, no cumplen con lo exigido para ser un dispositivo metrológico, sino que es una simple aproximación georreferenciada, la cual además pone en duda si aplica otro tipo de variables estocásticas o probabilísticas, para calcular costos o tarifas, lo cual cabría dentro del campo de la especulación y la cero trazabilidad.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Transito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del</p>

			<p>Colombia, por ser un estado vinculado a la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL COMERCIO, debe atender las buenas prácticas comerciales que dicte este ente internacional. Con respecto a la implementación y funcionamiento de su normalización técnica y tecnología debe atender las sugerencias de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL, con el fin de tener buenas prácticas. En este sentido la norma R21 de la OIML, recomienda las funcionalidades básicas que debe tener un dispositivo para liquidar el costo del servicio público a una tarifa, situación que no la pueden realizar las tabletas, computadores o celulares, pero sí los taxímetros.</p> <p>Considero que, si bien las tabletas, computadores y celulares, podrían funcionar bien con aplicaciones que mejoren el servicio, aproximen a usuarios y prestadores, lleven un registro, etc, no pueden en ningún momento entrar a remplazar a los taxímetros, por los múltiples inconvenientes técnicos y legales que se presentarían.</p>			<p>servicio esta relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>6. EXISTE UN ERROR CONCEPTUAL EN EL DECRETO PORQUE CONFUNDE EL TERMINO DE TARIFA CON EL DE COSTO DEL SERVICIO.</p> <p>TARIFA es el PRECIO UNITARIO fijado de forma oficial por el Estado para los servicios públicos realizados a su cargo.</p> <p>COSTO DEL SERVICIO, es el valor total del producto del PRECIO UNITARIO o TARIFA, por la cantidad de unidades de recorrido y/o tiempo en que fue prestado el servicio.</p> <p>Por todo lo anterior y en ese orden de ideas el proyecto de modificación del decreto presenta un grave error en la SECCION 10, Artículo 2.2.1.3.10.1, literal c, donde manifiesta:</p> <p>"c. Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa, discriminando los factores que la componen – "tarifa básica" o la "tarifa mínima" según corresponda al nivel del servicio y los factores de recargo dinámico- y tarifa calculada final estimada para la prestación del servicio específico, información que deberá darse a conocer al usuario, previamente al inicio del servicio, para que este la acepte o no."</p> <p>"En consecuencia las plataformas tecnológicas deberán disponer de las funcionalidades requeridas para el correcto cálculo de la tarifa, el módulo de la tarifa deberá ser aprobado por la autoridad competente en cada jurisdicción; así como el módulo para la oportuna información al usuario previo al inicio de la prestación del servicio".</p>	X		<p>ACOGIDA. En el texto del proyecto de decreto se redactará conforme a l concepto tecnico de tarifa y el costo del servicio publico que debe proporcionar el dispositivo que se utilice .</p>
			<p>Como lo repito al no ser instrumentos de medición, las tabletas computadores o celulares, no podrían realizar esta función de calcular el valor final del servicio, a menos que la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO SIC, decida avalarlos como tales. En un error conceptual utilizar el término tarifa calculada final estimada, así como el termino cálculo de la tarifa por cuanto la tarifa no puede ser variable, sino que es un valor constante que fija el Estado, lo que es variable es el costo final del servicio.</p> <p>Igualmente, este error se evidencia en la SECCION 10, Artículo 2.2.1.3.10.1, Parágrafo 2 que dice: "Las plataformas tecnológicas deberán calcular las tarifas de acuerdo a las tarifas establecidas por la autoridad competente en su jurisdicción". Como lo repito las tabletas computadores o celulares, no son dispositivos de medición que puedan calcular el costo de un servicio, y las tarifas no se pueden calcular por plataformas tecnológicas, porque son fijadas por el Estado, luego calcularlas con una aplicación de celular las haría variables, lo que violaría la normatividad.</p> <p>Se trata en conclusión de un error conceptual que ya trae el Decreto en su esencia con respecto a los términos tarifa y costos del servicio.</p>	X		<p>ACOGIDA PARCIALMENTE .En el sentido de que se revisará en la redacción del proyecto de decreto lo atinente a la diferencia entre tarifa y costo del servicio según sea necesario.</p> <p>Ahora bien, no ACOGIDA algunos aspectos de la observación, pues es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p> <p>ACOGIDA. En el sentido de que se revisará en la redacción del proyecto de decreto lo atinente a la diferencia entre tarifa y costo del servicio según sea necesario.</p>
			<p>7. QUEDA DILUIDA LA RESPONSABILIDAD ENTRE EL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y EL MINISTERIO DE LAS TIC,</p> <p>No se sabrá quien debe velar por el cumplimiento de las reglamentaciones que se expidan entre las dos instituciones de que habla la SECCION 10, Artículo 2.2.1.3.10.1, Parágrafo 3, pues el Ministerio de Transporte dirá que para Deshabilitar una aplicación que no cumpla con las normas, la responsabilidad será del Ministerio de las TIC, como actualmente ocurre.</p>		X	<p>NO SE ACOGE . El presente proyecto de acto administrativo no tiene el alcance ni la competencia para establecer regimenes sancionatorios. El Mt y las TIC, estableceran coordinadamente características minimas para las plataformas tecnologicas, precisamente para asegura que estas cumplan con las leyes que correspondan y los reglamentos, cuando sean un medio de apoyo logistico para la prestación del servicio publico de transporte.</p>

			<p>8. LAS PLATAFORMAS DEBEN CUMPLIR UNA FUNCION UNICAMENTE COMERCIAL, PERO NO OPERATIVA EN EL SECTOR DEL TAXISMO.</p> <p>Si Uber, Cabify, Didi, Beat, Indriver, Picap, y muchas otras, manifiestan que no son empresas de transporte, deben ceñirse entonces a cumplir una labor meramente comercial, pero de ninguna manera inmiscuirse en la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, es decir, no pueden ofrecer el servicio de un "conductor asociado" que tenga un "vehículo cualquiera", para transportar a un usuario de un punto a otro, ni mucho menos, ponerle precio a dicho servicio, por cuanto esto es función del Estado.</p>	X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. El proyecto de decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra a la ilegalidad presentadas.</p> <p>En el proyecto de decreto se ajusta la redacción y se deja específicamente claro que la plataforma tecnológica como tal no es una empresa de transporte, es un medio para apoyar la logística en la prestación del servicio de transporte por parte de quienes tienen autorización para ello, por lo tanto se redacta que las plataformas deben garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de empresas, vehículos y conductores dispuesto por la autoridad territorial, con el fin de que solo se les permita interrelacionar a los ciudadanos usuarios del servicio con conductores y vehículos legalmente autorizados, es decir que posean tarjeta de operación y tarjeta de control, vigentes.</p> <p>Además es importante aclararle que de conformidad con la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y el código nacional de tránsito es competencia directa de las autoridades territoriales la inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte en su jurisdicción, al igual que del tránsito de los vehículos tanto públicos como particulares. El Gobierno Nacional ha realizado innumerables acompañamientos, en ejercicio de la tutela administrativa que le compete, para que las autoridades locales realmente ejerzan su función de control a la informalidad en sus territorios, aunado al control ejercido en las vías nacionales por la DITRA.</p>
			<p>PROPUESTA</p> <p>Dados los anteriores hechos, propongo, que el MINISTERIO DE TRANSPORTE en vez de formular modificaciones o sustituciones al Decreto 1079 DE 2015, plantee clara y expresamente la política que desea implementar, en el marco de las normas que ya existen.</p> <p>En este sentido deberá decidir si el camino a seguir es uno de los siguientes: A) LIBERALIZACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO TAXI, donde las reglas las dicten las leyes de libre oferta y demanda del mercado, sin intervención alguna por parte del Estado, como lo plantean las nuevas plataformas digitales como Uber, Cabify, Didi, Beat, Indriver, Picap, donde la regulación de precios se dé espontáneamente por competencia, ó B) REGULACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO TAXI, COMO UN SERVICIO PÚBLICO SUJETO A LAS NORMAS QUE DICTE EL ESTADO, como lo plantean las normas que actualmente cumple el gremio del taxismo.</p> <p>Si la política del Estado colombiano es la B) o la segunda, se debe hacer respetar el cumplimiento de las normas que ya existen, y no tratar de crear, sustituir o modificar mediante normas nuevas, para no caer en el peligro de la sobre-regulación que favorecerá a la liberalización del numeral A) o primera propuesta de este escrito, como ya lo ha manifestado anteriormente la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, cuando conceptuó sobre la sobre-regulación.</p> <p>La ambivalencia y la ambigüedad entre estas dos perspectivas, trae una falta de credibilidad e incertidumbre jurídica en las políticas hacia el transporte público del actual gobierno, llevando al traste con la legalidad, el emprendimiento y la equidad que se pregonan como objetivos de la actual administración.</p> <p>En este sentido, sería bien interesante que la administración de nuestro Presidente, el respetado señor Iván Duque, se desmarque de una vez por todas de las posiciones de la anterior administración. Esto es, que el Ministerio de Transporte ha venido sustentando la tesis respecto de las plataformas tecnológicas, que son ilegales porque no cumple con las normas del transporte y el Ministerio de las TIC, otra, cuando dice que son legales, en virtud del principio de neutralidad en la red. Es absurdo seguir en ese camino planteado erróneamente por la anterior administración.</p> <p>Una unificación en torno a los conceptos y una posición unánime del Estado colombiano, respecto al tema, generaría de inmediato un punto de quiebre en esta dicotomía. Ya otros estados lo han hecho. Mientras no se surta lo anterior, seguiremos en la misma contradicción y todos los esfuerzos que se realicen serán en vano y meras disculpas y justificaciones, para prolongar, la informalidad, la ilegalidad, la mediocricación, la guerra del centavo, la pauperización del servicio de transporte individual de pasajeros en nuestro país.</p>	X	<p>NO ACOGIDA. Es una opinión, no una observación al texto del documento. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi en Colombia, es una actividad regulada y compete al Ministerio de Transporte enmarcar la misma, partiendo de normas tales como la Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996.</p>
			<p>PETICION</p> <p>Con base en lo anterior, solicito respetuosamente y mediante derecho de petición, con base en el artículo 23 de la Constitución Política de Colombia y 5 y subsiguientes del Código Contencioso Administrativo, se me suministre la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuál será la entidad encargada de inhabilitar o deshabilitar, cualquier tipo de plataforma tecnológica que no cumpla con las normas establecidas en dicho decreto?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuáles serán las sanciones a imponer a las plataformas tecnológicas que no cumplan con las normas establecidas en dicho decreto?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuál será la institución encargada de la revisión del control, de la calibración, del sistema de liquidación del servicio, llámese este taxímetro, tableta, computador o celular y cuáles serán los protocolos de calibración de dichos dispositivos?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Quién será la entidad encargada de velar porque los dispositivos electrónicos que cobran los costos de un servicio de acuerdo a las tarifas, cumplan con estándares internacionales de metrología y trazabilidad?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Quién será la entidad encargada de hacer cumplir las normas concernientes al sano funcionamiento del mercado de pasajeros del servicio individual?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuáles serán las sanciones a imponer a las entidades que cometan infracciones, delitos o conductas ilegales que atenten contra el buen funcionamiento del comercio en un mercado regulado de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros?</li> </ol>	X	<p>NO SON OBSERVACIONES PUNTUALES AL TEXTO DEL PROYECTO. SON PREGUNTAS.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>El Ministerio de Transporte, previo procedimiento que garantice el debido proceso, será quien revisará la habilitación o permiso o autorización para la operación de las plataformas tecnológicas de que trata esta disposición, para que sean consideradas como válidas para prestar sus servicios en lo que tiene que ver con transporte, es decir como apoyo logístico a los conductores autorizados (con tarjeta de control) en vehículos legalmente autorizados (con tarjeta de operación vigente) para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.</li> <li>Teniendo en cuenta que para los efectos del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se definió que la Plataforma Tecnológica es un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, que interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo, se entiende que estas no son empresa de servicio público de transporte; ahora bien el proceso reglamentario de las condiciones mínimas de las plataformas para ser intermedias en el servicio, se determinarán también cuáles son las causales de infracción y las sanciones que se aplicaran.</li> <li>Y 4. Los parámetros de implementación de la plataforma serán definidos por el Ministerio de Transporte revisando el cumplimiento de los requisitos mínimos para su operación, según lo establecido en el Artículo 2.2.1.3.10.1., así mismo las autoridades locales en lo de su competencia, tendrán en cuenta lo dispuesto en el texto del proyecto en el artículo 2.2.1.3.8.16 H138</li> </ol> <p>5 Conforme a lo establecido en la Ley 336 de 1996, es competencia de las autoridades territoriales en el ámbito de su jurisdicción la organización, vigilancia, inspección y control del servicio público de transporte. Por su parte el Ministerio de Transporte ejercerá la tutela administrativa.</p> <p>6. El incumplimiento a las normas de transporte, tendrán las sanciones a que hayan lugar conforme a la Ley 336 de 1996. Así mismo las conductas que se den por ejemplo con distorsiones del mercado, competencia desleal, entre otros, será del entero resorte de la Superintendencia de Industria y Comercio.</p>
			<ol style="list-style-type: none"> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuál es la entidad encargada de vigilar que las plataformas digitales que prestan servicios en Colombia, cumplan con las normas establecidas para la prestación de dichos servicios?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuáles serán las sanciones a aplicar a las plataformas digitales que presten servicios en Colombia, sin cumplir con las normas establecidas para la prestación de dichos servicios?</li> <li>Una vez modificado o sustituido el Decreto 1079 de 2015, ¿Cuáles serán las sanciones a aplicar a las plataformas digitales que presten servicios en Colombia, sin cumplir con las normas establecidas para la prestación de dichos servicios?</li> </ol>	X	<p>Para dar respuesta a sus interrogantes 7, 8 y 9, nuevamente hacemos énfasis que la Plataforma Tecnológica debe entenderse como el conjunto de elementos tecnológicos que interrelacionan al usuario del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo y que deben ostentar unos requisitos para esa gestión logística en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi. En ese contexto si la plataforma tecnológica cumple con los requerimientos mínimos establecidos en la norma, obtendrá y conservará autorización para ejercer su función de apoyo en la gestión logística, si no las cumple perderá esa autorización. La autorización dada a las plataformas tecnológicas la retirará quien la concede, si es no se cumplen los requisitos mínimos, previo observar los procedimientos legalmente establecidos.</p>

18/06/2019	<a href="#">Henry Penuela</a> TEL 3138750391 <a href="mailto:picnuela@gmail.com">picnuela@gmail.com</a>	Ciudadano	<p>SECCIÓN 10 Plataformas Tecnológicas Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas Propongo agregar: Todo dispositivo de cálculo de tarifa debe cumplir los requerimientos técnicos exigidos por la SIC o en caso contrario la autoridad debe exigir el cumplimiento de al menos una norma técnica (nacional o internacional) que garantice la calidad, operabilidad y seguridad de este dispositivo. Todo dispositivo debe poseer certificado por entidad autorizada por la SIC, y en el caso que este certificado sea a nivel fabricante y/o importador, este debe demostrar la implementación de sistemas en gestión de calidad y/o afines que garanticen la calidad del producto. Los dispositivos de calculo de tarifa deben cumplir con todos los parámetros meteorológicos y deben ser verificados y calibrados de acuerdo a lo establecido por la SIC y/o el ente certificador y/o las recomendaciones del fabricante.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El artículo 2.2.1.3.10.1., nos indica las características mínimas que deben tener las plataformas tecnológicas, en ellas se determina en el literal c que deben:</p> <p>c. Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa y la liquidación del costo del servicio, discriminando los factores que la componen:</p> <p>En el nivel de servicio básico, cuando se use plataforma tecnológica: información de la "tarifa regulada" y de las primas o cobros adicionales fijos. Así mismo, garantizar que el pago pueda hacerse en efectivo, por medios electrónicos; o cualquier otro medio de pago.</p> <p>En el nivel de servicio de lujo: información de la "tarifa mínima" discriminando los valores asociados a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación, más los costos de las primas o cobros adicionales dinámicos, también discriminados.</p> <p>La información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo.</p> <p>que respecto del dispositivo para liquidar el servicio, reza:</p> <p>" (...) a. Un aparato de medida mecánico o electrónico, debidamente calibrado conforme a lo establecido en el reglamento técnico metrológico expedido por la autoridad competente.</p> <p>b. Un módulo, previamente certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción que fijó la tarifa. Módulo que es parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica. (...)".</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, un aparato mecánico o electrónico, deba somerse a calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, pero si el dispositivo que se usa para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, esta relacionado con un modulo que haga parte de una plataforma tecnologica, este modulo debere estar certificado por la autoridad territorial que la regula .</p>
9			<p>Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo. Afilado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual que se validará con el sello de la empresa. (Sello o firma digital de acuerdo a lo dispuesto a la ley (LEY 527 DE 1999)) Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control. Parágrafo. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y referendación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Las empresas deben promover acciones para la modernización respecto a la distribución, firma y validación de estos documentos (LEY 527 DE 1999) Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014. Decir esto aquí complementa: Parágrafo. Sistema de Información de que trata el artículo 2.2.1.3.8.9 del presente decreto deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La tarjeta de control se debe presentar en la forma indicada en el Artículo 2.2.1.3.8.10.. Ahora bien, durante el proceso de reglamentación para determinar las características de la tarjeta de control, se podrán tener en cuenta sus sugerencias relacionadas con la expedición con firma electrónica de la tarjeta de control.</p>
			<p>Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo. Afilado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual que se validará con el sello de la empresa. (Sello o firma digital de acuerdo a lo dispuesto a la ley (LEY 527 DE 1999)) Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control. Parágrafo. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y referendación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Las empresas deben promover acciones para la modernización respecto a la distribución, firma y validación de estos documentos (LEY 527 DE 1999) Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014. Decir esto aquí complementa: Parágrafo. Sistema de Información de que trata el artículo 2.2.1.3.8.9 del presente decreto deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.</p>	X		<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. En el entendido de especificar que se deberá llevar impresa la tarjeta de control. las propuestas relacionadas con firma digital serán revisadas en el momento en el que se elabore el proyecto reglamentario sobre las características que debere tener la tarjeta de control</p>
18/06/2019	Angel Manuel Gil Ruiz  <a href="mailto:sitaxibog@gmail.com">sitaxibog@gmail.com</a>	SITAXIBOG	<p>Solicitamos al Ministerio del Transporte respetar y ejecutar lo establecido en los literales b, d y e del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, el artículo 3° y en su numeral 2 de la Ley 105 de 1993, dado que en todo el territorio nacional encontramos que el transporte ilegal se encuentra fuera de control y libre de regulación por parte de los entes territoriales, afectando así al transporte legalmente constituido y todos sus actores. Consideramos que es de vital urgencia por parte del ministerio del Transporte la pronta intervención a los entes regulatorios territoriales del trasporte publico en las diferentes regiones del país, para que cumplan con sus funciones y otorguen seguridad y confianza para la prestación del servicio del transporte.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación puntual sobre el proyecto de Decreto sino una opinión personal: Sin embargo hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra a la ilegalidad presentadas. Es importante aclararle que de conformidad con la leyes 105 de 1993. 336 de 1996 y el codigo nacional de tránsito es competencia directa de las autoridades territoriales la inspección vigilancia y control del servicio publico de transporte en su jurisdicción , al igual que del tránsito de los vehículos tanto públicos como particulares. El Gobierno Nacional ha realizado innumerables acompañamientos, en ejercicio de la tutela administrativa que le compete, para que las autoridades locales realmente ejerzan su función de control a la informalidad en sus territorios, aunado al control ejercido en las vías nacionales por la DITRA.</p>

			1. Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. Consideramos nos den una mayor claridad cuando se habla de libre competencia y de la iniciativa privada.	X	ACOGIDA, NO ES UNA OBSERVACION PUNTUAL AL PROYECTO DE DECRETO SOLICITA ACLARACIÓN. La libertad económica ha sido definida por por la Corte Constitucional como: "[L]a facultad que tiene toda persona de realizar actividades de carácter económico, según sus preferencias o habilidades, con miras a crear, mantener o incrementar un patrimonio. La actividades que conforman dicha libertad están sujetas a limitaciones impuestas por la Constitución y las leyes, por razones de seguridad, salubridad, moralidad, utilidad pública o interés social".
			2. Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en vehículo taxi. Consideramos que se debe realizar una expresa aclaración sobre las paradas, recogidas y recorridos en y durante la prestación del servicio, ya que en este momento no se establece de forma concreta como se deben abordar este tipo de conductas que se tienen durante la prestación del servicio, para evitar problemas y malos atendidos al momento de finalizar el mismo.	X	NO ACOGIDA. El Artículo 2.2.1.3.3. Define servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, y allí de manera precisa señala que el servicio de transporte se da bajo la responsabilidad de una empresa habilitada y se obliga con un usuario a cambio de un precio para realizar el transporte de un punto a otro, empero dicho recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.
			3. Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Numeral 5. Planilla única de viaje ocasional. Solicitamos sea de claridad cuando se refieren a el "documento" si es en físico o digital.	X	NO ACOGIDA. La definición del proyecto se refiere al documento denominado planilla de viaje ocasional y efectivamente la misma ya ha sido reglamentada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 2433 de 2018. Igualmente el proyecto aclara el concepto de "viaje ocasional" y es determinante en que la empresa es la responsable por el servicio.
			4. Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Numeral 8. Plataforma Tecnológica. Consideramos que la plataforma tecnología sea un complemento en el servicio sin dejar de un lado el uso del taxímetro que es de cumplimiento obligatorio. Deseamos que estas dos formas de cobrar y prestar el Servio estén presentes en los vehículos tipo taxi en su modalidad de servicio básico de forma voluntaria. Recordamos que estos dispositivos no son considerados como unidad de medida como si lo son los taxímetros, También consideramos que el taxímetro actual vigente debe ser remplazado por un taxímetro inteligente que se complemente con la plataforma digital y que brinde todas las garantías tanto para el usuario como el conductor, otra característica que debe tener dicho taxímetro es el cambio de unidades por pesos para evitar problemas en la conversión de unidades. En este artículo se habla de capacidad transportadora, se debe de mencionar siempre la obligatoriedad de poseer la aprobación y seguimiento del Min Transporte.	X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...) ", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. ".
			5. Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales. Consideramos que se debe realizar la desvinculación de los seguros por parte de las empresas y que sea de decisión de los propietarios en donde adquirir dichos seguros y que las empresas de transporte solo cumplan la función de control y vigilancia sobre estos.	X	NO ACOGIDA. De conformidad con las leyes 336 de 1996 y 105 de 19932, quien posee el título habilitante y el permiso de prestación del servicio público de transporte es la empresa; a su vez esta debe tener una relación directa con el conductor del vehículo y debe garantizarle condiciones de seguridad. El seguro de accidentes personales debe ser tomado por la empresa, es un beneficio para los conductores.
			6. Artículo 2.2.1.3.3.5. Prohibición. En el gremio del transporte se acostumbra a tener relevadores que suplan a los conductores titulares de cada vehículo los cuales se pueden ausentar de sus funciones por diferentes motivos, queremos por favor se nos aclare como podemos permitir o facilitar las funciones de los relevadores teniendo en cuenta todos los requisitos establecidos por ley para el manejo y conducción de un vehículo de transporte público de pasajeros tipo taxi.	X	NO ACOGIDA. Toda empresa que desee realizar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual deberá cumplir con los requisitos legalmente establecidos para estos efectos. En este sentido las personas que operan los vehículos también deben cumplir con los requisitos establecidos para la operación de los mismos independiente de si son los conductores titulares o relevadores.

			7. Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio. Numeral 1. Nivel Básico. Retomando las promesas presidenciales y ministeriales sobre el uso obligatorio de tabletas en el Servio básico de transporte de pasajeros en vehículos tipo taxi, queremos dejar claridad que no dejen en la autonomía de los entes territoriales este tipo de decisiones que pueden afectar el servicio y el funcionamiento adecuado del transporte. El Ministerio no debe delegar la reglamentación de plataformas tecnológicas a ningún ente que no sean los ministerios debidamente facultados. El Ministerio no puede desconocer el uso del taxímetro contemplado en el artículo 2 de la ley 769) y también se debe considerar que no en todas las regiones del país se contempla el uso del taxímetro por lo cual esta medida deja por fuera las necesidades de cada región.		X	<p>NO ACOGIDA. La reglamentación frente a las características mínimas que deberán ostentar las plataformas tecnológicas esta claramente definida en el artículo 2.2.1.3.10.1, así mismo frente a los niveles de servicio el artículo 2.2.1.3.5.1. el inciso segundo de su numeral primero, dicta que las autoridades podrán definir el uso de las plataformas en el nivel básico, empero en su inciso tercero hace especial énfasis prohibiciones en las que NO podrán ingerir, entre las cuales se encuentra el uso exclusivo de algún tipo de hardware que resulte lesivo de la libre competencia.</p> <p>Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			8. Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio. Numeral 2. Nivel de Lujo. Si se e de implementar el nivel de lujo en el Servio publico de transporte de pasajeros en vehículos tipo taxi queremos dejar claridad que dichos vehículos deben de entrar al mercado por reposición y no por incremento de la capacidad transportadora.		X	NO ACOGIDA. La reglamentación acerca del ingreso de vehículos al parque automotor operará de la misma forma indistintamente del nivel de servicio, y se dará en los términos establecidos en el Artículo 2.2.1.3.7.1. 1.
			9. Artículo 2.2.1.3.5.2. Permanencia del Servicio. Estamos en total desacuerdo con el cambio de Servio de vehículos tipo taxi a servicio particular des pues de (5) años de su vinculación, solo se podrán reponer por otro vehículo de servicio público que cumpla con lo establecido por el Ministerio del Transporte en características de seguridad y confort. Si se aprueba esta practica es fomentar la ilegalidad en el transporte de pasajeros y dejar en las calles vehículos no aptos para el medio ambiente.		X	NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .
			10. Artículo 2.2.1.3.5.2. radio de Acción. Parágrafo. Seria de vital importancia contemplar la prestación de servicio colectivo por parte de vehículos tipo taxi según la necesidad de cada región del país.		X	NO ACOGIDA. El proyecto se refiere a la prestación del servicio publico de transporte INDIVIDUAL de pasajeros en vehiculo taxi. Es importante precisar que el servicio público de transporte terrestre automotor individual, existe para satisfacer una necesidad de transporte especifica e individual, por lo cual no es de recibo el que esta mute o interfiera con otras MODALIDADES como lo pueden ser el transporte especial o el transporte de pasajeros por carretera o colectivo municipal, ya que precisamente las mismas normas que enmarcan el transporte han definido que para la prestación del mismo hay diferentes modalidades, según la necesidad a satisfacer.
			11. Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos. Numeral 1. Vehículos para el nivel básico y Numeral 2. Vehículos para el nivel de lujo. Solicitamos se haga claridad sobre el termino "Campero" y pedimos sea revisado el tipo de vehículos que sean asignados para que no fomenten competencia desleal en cada uno de sus niveles.		X	ACOGODA. frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así: " Los vehículos deberán ser clase automóvil sedán, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio." para ambos niveles de servicio.
			12. Artículo 2.2.1.3.6.6. Equipos. Numeral 2. Vehículos para el nivel de lujo. Parágrafo 2. Estamos de acuerdo en el uso y fomento de nuevas tecnologías con el ambiente, pero esto no debe de ser motivo de tratos especiales para este tipo de vehículos por que puede fomentar competencia desleal en el servicio de transporte dejando vulnerables a los vehículos tradicionales. Estos vehículos deben ingresar al mercado por reposición y no por incremento de la capacidad transportadora.		X	NO ACOGIDO. La reglamentación acerca del ingreso de vehículos al parque automotor operará de la misma forma indistintamente del nivel de servicio, y se dará en los términos establecidos en el artículo 2.2.3.7.1 y s.s. Así mismo, los incentivos que se dan para nuevas tecnologías, son en pro de la preservación del medio ambiente y la estimulación de uso de tecnologías cero emisiones.
			13. Artículo 2.2.1.3.6.3. Contrato de vinculación. Numeral 3. Solicitamos que se haga claridad sobre "las condiciones especiales" para definir prorroas automáticas en los contratos de permanencia.		X	NO ACOGIDA. Las condiciones especiales son aquellas que se den con arreglo a las normas del derecho privado y como fruto del acuerdo de voluntades expresado en el contrato vinculación, teniendo en cuenta que como bien lo refiere el artículo 2.2.1.3.6.3. este se rige por las normas del derecho privado.
			14. Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación Administrativa. Recalamos otra vez que estamos en total desacuerdo del paso de vehículos de Servio público a servicio particular.		X	NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .
			15. Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los Vehículos. El ingreso de vehículos nuevos solamente se debe dar por reposición y los vehículos que se asignen por programas especiales, pruebas piloto, etc. Deben ser nuevos en todo su conjunto para evitar que ingresen vehículos no aptos para la prestación del servicio.		X	NO ACOGIDA. Presisamente se prevé en el texto del proyecto que los programas especiales o pruebas pilotos serán autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente. Por lo tanto la decisión no es discrecional de la autoridad local.
			16. Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de Matriculas. Parágrafo 2. Estamos de acuerdo con el uso de tecnologías cero emisiones, pero estos vehículos deberán de entrar al parque automotor solamente por reposición y no por incremento de la capacidad trasportadora.		X	NO ACOGIDO .el paragrafo 2 dispone que "Parágrafo 2. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción, como parte de la realización del sorteo público, deberá promover el uso de tecnologías cero emisiones. Para tal efecto, podrá dar prelación en la asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento, de máximo hasta un (1) vehículo por solicitante, a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de adquirir vehículo eléctrico o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio ", se someten a la norma general de ingreso por reposición o por incremento. ademas se dispone que El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción.

			17. Artículo 2.2.1.3.8.10 Tarjeta de Control. Solicitamos se contemple y se estudie por las partes pertinentes que el pago de pensión sea opcional para los conductores de servicio público de vehículos tipo taxi o se tengan en cuenta otras alternativas para aligerar la carga prestacional.	X	NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. Ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son un conjunto de garantías básicas de la seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurarse como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.
			18. Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Numeral 1. Nivel de Servicio Básico. Recalcamos que en el nivel básico se debe tener un taxímetro idóneo que brinde las garantías pertinentes y que su visualización sea en pesos durante y al finalizar el recorrido, pero todo esto sin dejar el uso e implementación de la tecnología que debe ser complementaria al uso del taxímetro. Las tarifas diferenciales, dinámicas entre otras deben ser estudiadas y debatidas a fondo para no causar un impacto negativo en la sociedad y quedar en desventaja con otros tipos de transporte ilegal.	X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de Tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."
			19. Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. Estamos en total acuerdo con la formación y profesionalización de conductores, pero a esto se le debe agregar la capacitación de los propietarios que no sean conductores para que no incurran en cualquier falta correspondiente al sector transporte y que todo esto sea de carácter obligatorio. Consideramos que el SENA no es la única entidad facultada para este tipo de capacitaciones o cursos dirigidos al gremio taxista, existen también universidades, instituciones y fundaciones que podrían llevar a cabo este tipo de capacitaciones o estudios sobre el transporte en general.	X	ACOGIDA PARCIALMENTE. La formación básica basada en competencias establecida en el artículo 2.2.1.3.9.1., va dirigida solamente a la formación de los conductores de los equipos ya que son estos, quienes tienen a su cargo la operación material del transporte para la modalidad. Así mismo se introdujo que la capacitación no solo sea en competencias sino también en capacitación para conductores.
18/06/2019	ALVARO FORERO GRANADOS Presidente conaltaxiscapitulo@lobarranquilla@hotmail.com	Conaltaxis	1.- Artículo 2.2.1.3.3.  En cuanto al Tema de la parte donde dice : ".....es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una Empresa, persona Natural o Jurídica, ....."  Se debería agregar un Parágrafo que aclare sobre esa Responsabilidad, en los siguientes términos :  PARÁGRAFO.- En el caso de las Empresas Persona Jurídicas, la responsabilidad recae sobre ésta, siempre y cuando el Vehículo Taxi sea entregado real y físicamente por el Propietario a la Empresa bajo un Contrato de Vinculación por ADMINISTRACIÓN.-  La anterior Propuesta, teniendo en cuenta que las EMPRESAS DE TAXIS PERSONA JURÍDICA, no tienen el Control Efectivo de los Vehículos Taxis, en su mayoría no son Propietarias ni Arrendatarias de los Taxis, carecen de Terminal, Parquadero, Rutas, Relojes, contratación y designación de Operadores de Taxis, Recaudo del Producido diario del Equipo, de beneficios económicos por las Utilidades que genera el Taxi, no son Guardián de la operatividad ni de la labor que desarrolla el Vehículo, tal como lo expresa el Artículo 991 del Co. de Co.:  "Cuando la Empresa de Servicio Público no sea Propietaria o Arrendataria del Vehículo en que se efectúa el Transporte, o no tenga a otro Título el control efectivo de dicho Vehículo, el Conductor de éste, responderá del cumplimiento de las Obligaciones que surjan de la Operatividad del Automotor.- La Empresa tiene el control efectivo del Vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el Personal que lo opera, directamente y sin intervención del Propietario".-	X	NO ACOGIDA. De conformidad con las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el servicio público de transporte se prestará por EMPRESAS, ya sean de persona natural o jurídica, legalmente constituidas y debidamente habilitadas, y podrán hacerlo con vehículos propios o de terceros, pero estos siempre actuarán en nombre y representación de la empresa, no importa si es persona natural o jurídica, por ser la que ostenta el permiso de prestación del servicio.

			<p>2.- Inciso Segundo del Parágrafo del Artículo 2.2.1.3.2.1 Para este caso creemos que este Inciso debe desaparecer, ya que el Cambio de Empresa se debe dar solamente entre las Empresas existentes, por trabajo y derecho adquiridos.- Cuando la Capacidad Transportadora Global se agota y se requiere su incrementación, tanto las existentes como las nuevas pueden participar en el Sorteo o Licitación.- O sea, las Empresas nuevas solamente deben participar del Sorteo o licitación cuando se abre la Capacidad Transportadora Global por incremento según los requerimientos del respectivo Municipio, Distrito o Área Metropolitana o se Cierra alguna de las Empresas existentes por Sanción Administrativa de Autoridad Competente o por Disolución o Liquidación.- De esta manera se incentiva la Prestación de un Buen Servicio con Seguridad para el Usuario, que es el objetivo final del Transporte de Pasajeros.- En la medida en que entren por entrar Empresas, con costos bajísimos y sin ningún exigente requerimiento, el negocio decae y se degenera, como en la actualidad esta sucediendo.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Este tema esta estrictamente ligado al concepto de Capacidad transportadora. Para la modalidad del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehiculo taxi, solo se predica la Capacidad Transportadora Global de la Jisdicción, no se establecerá capacidad transportadora para las empresas. por lo tanto el texto del proyecto prevé la existencia de cuanta empresa cumpla los requisitos de habilitación, y los vehiculos podrán vincularse a cualquiera de ellas. no existen "derechos adquiridos" en cuanto a la capacidad transportadora de empresas en esta modalidad de servicio publico de transporte. todo lo naterior enmarcado en la libertad de empresa y la iniciativa privada.</p>
			<p>3.- Artículo 2.2.1.3.2.3., Numeral 7.- La Demostración del Capital Pagado o Patrimonio Liquido tanto para las Empresas de Taxis Existentes como para las Nuevas, en SMMLV, según el Censo del DANE, debería arrancar con el Nivel 1 desde un Mínimo a 1.000 SMMLV, y sucesivamente en descenso hasta llegar al Nivel 6.- De esta manera tenemos Empresas, Proprietarios y Conductores ROBUSTOS a responder a los Usuarios por su SEGURIDAD, que es la razón de ser de las Leyes 105/93 y 336/96.- En cuanto a las Empresas Existentes, el Decreto debe dar un plazo máximo a todas de seis (6) Meses para ajustar este Capital Pagado o Patrimonio Liquido, so pena de Cancelación de la Habilitación.-</p> <p>En cuanto al Tema que el Capital Pagado o Patrimonio Liquido de las EMPRESAS ASOCIATIVAS DEL SECTOR DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA, no debe desaparecer del Proyecto de Decreto Sustitutivo, porque de ser así, se esta Desestimulando al SECTOR DE LA ECONOMÍA SOLIDARIA y del COOPERATIVISMO COLOMBIANO, sería un golpe bajo a este Sector, que iría en contra de las Políticas Constitucionales y del actual Gobierno Nacional.-</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. En cuanto a las COOPERATIVAS. NO ACOGIDA. El numero de SMLMV, responde a características propias de los distritos, municipios o áreas metropolitanas según sus habitantes, teniendo en cuenta la capacidad que debería tener para estas una empresa que desee habilitarse para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehiculos taxi.</p>
			<p>4.- 2.2.1.3.2.4.- Para el caso de la Habilitación de Empresa Persona Natural, la Persona debe acreditar la Propiedad o la Existencia de Contrato de Arrendamiento Financiero de hasta Doscientos Cincuenta (250) Vehículos Taxis y un Capital Pagado o Patrimonio Liquido equivalente como mínimo a quinientos (500) SMMLV.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. no es una observación sino una propuesta sin sustento técnico o financiero.</p> <p>Tal como lo indica el artículo 2.2.1.3.2.4, para la habilitación de persona natural para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehiculo taxi, la empresa debe acreditar la propiedad o existencia de los contratos de arrendamiento financiero de hasta cinco (5) vehiculos. La persona natural puede operar con vehiculos ya sea de su propiedad o de terceros por cambio de empresa, siempre y cuando no opere con más de cinco vehiculos y al menos uno sea de su propiedad o lo posea en arrendamiento financiero y si no cumple este ultimo requisito deberá demostrar además un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos o si no lo tiene. Si pretende operar con más de cinco (5) vehiculos entonces deberá cumplir también los numerales 5.,6., y 7. de los requisitos para la habilitación de personas jurídicas - Parágrafo 3.</p>
			<p>5.- Parágrafo Cuarto (4to) del Artículo 2.2.1.3.2.4 Costos Tramite Habilitación.- Allí se coloca un costo demasiado bajo de Dos (2) SMMLV, equivalente hoy día a \$1.656.332.00, lo cual pone al Gremio del Taxismo por debajo del resto de Transporte de Pasajeros, como una Industria sin valor alguno.- El Mintransporte debería evaluar esta situación, y darle al Taxismo el Status que se merece.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La norma esta propuesta para aquellos casos donde unos pocos propietarios y/o arrendatarios quieran prestar el servicio a traves de una empresa pequeña, es decir, de una persona natural. Es por ello, que el costo del tramite de habilitación es acorde a la tarea desempeñada.</p>
			<p>6.- Artículos 2.2.1.3.3.1 y 2.2.1.3.3.2.- SEGUROS.- Lo de las Pólizas de RCC y RCE, en su monto asegurable por cada riesgo deberían aumentar, y no deberían ser inferiores a 120 SMMLV por Persona, e Incluir Daños Materiales, Lucro Cesante, Daños Morales e Inmateriales, Daño a la Vida en Relación y demás Jurisprudenciales.- Y la Póliza de Accidentes Personales - AP, que protege al Conductor u Operador del Taxi, debe pasar de una suma Asegurable de mínimo 30 SMMLV como esta hoy día a 60 SMMLV.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto establece un monto minimo, acorde con la politica trazada para todas las modalidades. Siendo un monto mínimo, las empresas están en libertad de aumentar esta cobertura.</p>
			<p>7.- Artículo 2.2.1.3.3.3.- La Vigencia de las Pólizas de Seguros de RCC, RCE y AP, debería el Proyecto de Decreto Sustitutivo señalar expresamente que VENCERÍAN el mismo día en que Venza la TARJETA DE OPERACIÓN y el CONTRATO DE VINCULACIÓN del Vehículo Taxi, de ésta manera se Protege y se le brinda Seguridad al USUARIO que es la razón de ser de las Leyes 105/93 y 336/96.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Como bien lo establece 2.2.1.3.3.3., las empresas deberán tomar y mantener vigentes los seguros para la prestación del servicio y por lo tanto, no podrán operar los mismos hasta tanto se encuentren cubiertos a través de los diferentes polizas, este orden de ideas, es necesario que los seguros siempre esten vigentes, sin sujeción a la tarjeta de operación y/o al contratode vinculación del vehiculo.</p>
			<p>8.- Artículo 2.2.1.3.3.4. En este articulo, que habla del Fondo de Responsabilidad, se debe cambiar la expresión "PODRÁN" por "DEBERÁN", de ésta manera se Protege y se le brinda Seguridad al USUARIO que es la razón de ser de las Leyes 105/93 y 336/96.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El Decreto en su articulo Artículo 2.2.1.3.3.4., establece los fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, lo cual va acorde con las otras normas alojadas en dicho Decreto y que hablan de los seguros que deben obligatoriamente adquirirse para la prestación del servicio.</p>
			<p>9.- Artículo 2.2.1.3.5.3. Debe en dicho Artículo o en el específico de Definiciones que es el 2.2.1.3.4., definirse que se entiende por "PRESTAR SERVICIO COLECTIVO", o sea, cuando se incurre en ésta Infracción, si es de Transito o de Transporte, ser lo mas claro posible a la interpretación de las competentes Autoridades operativas de Transito.- +</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehiculo taxi en Colombia, es una actividad que esta definida en el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto 1079 de 2015.</p>
			<p>10.- Artículo 2.2.1.3.5.5.- Este Artículo se debe adaptar mas al nuevo Sistema de Tramite y expedición de las PLANILLAS DE VIAJE OCASIONAL, que ahora a implementado el Mintransporte a través del RUNT, en forma Digital a través de una Plataforma Tecnológica.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El artículo se refiere a la obligación de portar la planilla de viaje ocasional y efectivamente la misma ya ha sido reglamentada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 2433 de 2018. Igualmente el proyecto aclara el concepto de "viaje ocasional" y es determinante en que la empresa es la responsable por el servicio.</p>

			<p>11.- Artículo 2.2.1.3.6.2. A la expresión : "....y el cual operara bajo la Responsabilidad de ésta (Empresa Jurídica)..." se le debe agregar lo aquí mencionado en el punto 1, o sea :</p> <p>Agregar un Parágrafo que aclare sobre esa Responsabilidad, en los siguiente términos :</p> <p>PARÁGRAFO.- En el caso de las Empresas Persona Jurídicas, la responsabilidad recae sobre ésta, siempre y cuando el Vehículo Taxi sea entregado real y físicamente por el Propietario a la Empresa bajo un Contrato de Vinculación por ADMINISTRACIÓN.-</p> <p>La anterior Propuesta, teniendo en cuenta que las EMPRESAS DE TAXIS PERSONA JURÍDICA, no tienen el Control Efectivo de los Vehículos Taxis, en su mayoría no son Propietarias ni Arrendatarias de los Taxis, carecen de Terminal, Parquadero, Rutas, Relojes, contratación y designación de Operadores de Taxis, Recaudos del Producido diario del Equipo, de beneficios económicos por las Utilidades que genera el Taxi, no son Guardián de la operatividad ni de la labor que desarrolla el Vehículo, tal como lo expresa el Artículo 991 del Co. de Co.:</p> <p>"Cuando la Empresa de Servicio Público no sea Propietaria o Arrendataria del Vehículo en que se efectúa el Transporte, o no tenga a otro Título el control efectivo de dicho Vehículo, el Conductor de éste, responderá del cumplimiento de las Obligaciones que surjan de la Operatividad del Automotor.- La Empresa tiene el control efectivo del Vehículo cuando lo administra con facultad de utilizarlo y designar el Personal que lo opera, directamente y sin intervención del Propietario".-</p>		X	<p>NO ACOGIDA.NO ACOGIDA. De conformidad con las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el servicio publico de transporte se prestrá por EMPRESAS, ya sean de persona natural o jurídica, legalmente constituidas y debidamente habilitadas, y podrán hacerlo con vehículos propios o de terceros, pero estos siempre actuaran en nombre y representación de la empresa, no importa si es persona natural o jurídica, por ser la que ostenta el permiso de prestación del servicio.</p> <p>El Artículo 2.2.1.3.3. de manera precisa determina que el servicio publico de transporte se presta bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, legalmente habilitada. Ahora bien, es importante recordar que el contrato de vinculación se da en los terminos del artículo 2.2.1.3.6.3., el cual determina en primer lugar que este se rige por las normas del derecho privado, sin dejar de lado el contenido minimo que este debe ostentar. De otro lado el artículo 991 del Codigo de Comercio dicta "Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte". nos habla de la responsabilidad solidaria entre la empresa de transporte, el propietario y el conductor.</p> <p>De esta forma no es dado incluir lo dicho en el punto uno de su escrito al artículo .2.2.1.3.6.2.</p>
			<p>12.- Artículo 2.2.1.3.6.3. Contrato de Vinculación, Numeral 2, debe agregarsele : 2.- Terminó del contrato, el cual no podrá ser superior a un (1) año, y su finalización o vencimiento debe coincidir con el Vencimiento de la Tarjeta de Operación y el de las Pólizas de RCC, RCE y AP.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Teniendo en cuenta que bien se dice en el 2.2.1.3.6.3., que el contrato de vinculación se rige por el derecho privado, el Ministerio de Transporte mal haría en reglamentar partes que pueden ser objeto de acuerdo entre las partes, recordando que para la prestación del servicio es requisito sine qua non, el que las pólizas esten vigentes.</p>
			<p>13.- Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación Administrativa.- Se deben agregar dos asuntos, así: a) Sin Perjuicio de la Responsabilidad Civil, Penal, Comercial y Administrativa de que ello se derive,....." y b) ".....para lo cual se deberán adjuntar la Certificación de estar al corriente el Vehículo Taxi y su Propietario con la Empresa de donde se Desvincula y la Carta de aceptación de la Vinculación del Vehículo Taxi expedida por la nueva Empresa, ...."</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El artículo 2.2.1.3.6.6., bien establece las demás responsabilidades que la desvinculación administrativa puede acarrear, empero esto no sugiere que no hay otro tipo de responsabilidades que se puedan dar y las cuales podrán ser demostradas mediante los respectivos procesos administrativo/judiciales. Ahora bien, no se establecieron mas requisitos para la desvinculación además de los ya descritos, recordando que el contrato de vinculación es de naturaleza privada y por tanto, podrán las partes realizar acuerdos sobre los puntos que encuentren necesarios, teniendo como limite, la ley y la constitución.</p>
			<p>14.- Tarjeta de Operación.....Artículo 2.2.1.3.8.1. Definición.- Donde dice : ".....bajo la responsabilidad de una Empresa de Transporte.....", se debera agregar lo enunciado en esta Propuesta mencionadas en los Puntos 1 y 10.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA.NO ACOGIDA. De conformidad con las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el servicio publico de transporte se prestrá por EMPRESAS, ya sean de persona natural o jurídica, legalmente constituidas y debidamente habilitadas, y podrán hacerlo con vehículos propios o de terceros, pero estos siempre actuaran en nombre y representación de la empresa, no importa si es persona natural o jurídica, por ser la que ostenta el permiso de prestación del servicio.</p> <p>El Artículo 2.2.1.3.3. de manera precisa determina que el servicio publico de transporte se presta bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, legalmente habilitada. Ahora bien, es importante recordar que el contrato de vinculación se da en los terminos del artículo 2.2.1.3.6.3., el cual determina en primer lugar que este se rige por las normas del derecho privado, sin dejar de lado el contenido minimo que este debe ostentar. De otro lado el artículo 991 del Codigo de Comercio dicta "Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte". nos habla de la responsabilidad solidaria entre la empresa de transporte, el propietario y el conductor.</p>
			<p>15.- Artículo 2.2.1.3.8.3. Vigencia de la Tarjeta de Operación.- Deberá agregarsele que la Vigencia de la T de O debe coincidir con la vigencia de las Pólizas de RCC, RCE y AP.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Se debe atender que las pólizas de seguros según lo establecido en el proyecto de decreto, y especialmente en su artículo 2.2.1.3.3.1. y en los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, deben encontrarse vigentes para la prestación del servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y por ello no debe sujetarse su vigencia a otros documentos.</p>
			<p>16.- Artículo 2.2.1.3.8.4. Contenido de la T de O., debe agregarsele el Numero de la T de O y un Numeral que señale : Numero del Censo</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El cambio que se contempla frente al contenido de la tarjeta de operación, es el incorporar en dicho documento el numero de registro asignado al vehículo en el sistemade información y registro implementado por la autoridad territorial.</p>
			<p>17.- Artículo 2.2.1.3.8.5.- Al Numeral 4 agregarle , ademas del SOAT, copia del Certificado de Amparo de las Pólizas de RCC, RCE y AP.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA el texto del proyecto ya tra este requisito : "Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa."</p>
			<p>18.- Artículo 2.2.1.3.8.6 Obligación de Gestionarla.- Debe redactarse así : "....., para lo cual, los Propietarios de los Taxis vinculados deberán presentar a la Empresa para la Renovación de la Tarjeta de Operación la Documentación expresamente señalada en el Artículo 2.2.1.3.8.5 de éste Decreto Sustitutivo....."-</p> <p>En el inciso Segundo de este Artículo se debe colocar como termino máximo para que la Autoridad Competente expida la T de O de no mas de cinco (5) días Hábiles.-</p> <p>El inciso 5 de este Artículo debería desaparecer, para que devuelva la T de O que Ya venció ?, mas carga a los Archivos de la Autoridad de Transporte Competente ?, mas bien escanearla y destruir para conservación del Medio Ambiente.-</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE : Se redactó el inciso en el siguiente sentido: Hasta tanto no se haya implementado un sistema de tarjeta de operación electrónica conforme a la reglamentación que para este efecto expida el Ministerio de Transporte, dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa. Todos los requisitos para tramitar la renovación de la tarjeta de operación ya los posee la empresa, por lo tanto el propietario no tiene que presentarlo, es responsabilidad de la empresa mantener vigente la tarjeta de operación de los vehículos a ella vinculados. Sin embargo, se adicionó al texto del proyecto la siguiente expresión:" los propietarios de los equipos deberán manifestar por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento, su deseo de renovarla".</p>
			<p>19.- Artículo 2.2.1.3.8.11 Literal b), debe agregarsele lo de las Pólizas de RCC, RCE y AP que estén Vigentes.-</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La tarjeta de control según lo establecido en el Artículo 2.2.1.3.8.10., es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, persona natural o jurídica, que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad usando un vehículo con tarjeta de operación vigente, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo y por tanto para su expedición no es necesaria la presentación de las pólizas de responsabilidad ya que el tomador de las mismas debe ser la empresa para que ampare a todos los vehículos con los que opera.</p>
			<p>20.- Artículo 2.2.1.3.8.12, debe agregarsele un Literal, que diga: Numero del Censo del Taxi _____</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El cambio que se contempla frente al contenido de la tarjeta de operación, es el incorporar en dicho documento el numero de registro asignado al conductor en el sistema de información y registro implementado por la autoridad territorial. No obstante en la tarjeta de control si se preve que lleve el numero de la placa del vehículo. El sistema de información y registro si contiene en su interior, para verificación el numero del registro del vehículo.</p>
			<p>21.- Artículo 2.2.1.3.8.14, debe agregarsele un Literal, que diga: Numero del Censo del Taxi _____</p>		X	<p>ACOGIDA. Se dispondra la incorporación para el artículo 2.2.1.3.8.14, de los datos relacionados con el Número asignado al vehículo por el Sistema de Información y Registro y el numero asignado al conductor. ☐</p>

18/06/2019	WILLIAM RAUL DIAZ williamra.diaz@gmail.com	Inversionista de Taxi	Están dejando la puerta abierta para que después de 5 años los vehículos taxis básicos pasen a ser particulares, se van a llenar las grandes ciudades de carros particulares viejos con gran cantidad de kilometraje los cuales son muy contaminantes. La solución es chatarrizar.		X	NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .
			En cuanto a plataformas:  Para el servicio básico la plataforma debe presentar un estimado de tarifa que debe ser acorde con el taxímetro que usa el servicio básico.  Es bueno aclarar que las plataformas en el servicio básico no pueden prestar servicios directamente a usuarios y conductores, para ello deben habilitarse como empresas de transporte o de lo contrario deberán tener un contrato de cesión o de arrendamiento de software con una empresa habilitada para la prestación de servicio de taxi básico.		X	ACOGIDA PARCIALMENTE. En el texto del proyecto se revisa la redacción para precisar que tratándose del servicio básico, sin importar si el dispositivo que se utilice para liquidar el costo del servicio es mecánico o electrónico, o un módulo que hace parte de una plataforma tecnológica, la liquidación a cobrar al usuario debe ser la misma, pues debe sustentarse en la tarifa oficial es decir "la tarifa regulada". Ahora bien, el contenido del proyecto de decreto no concibe a las plataformas tecnológicas como "empresa de transporte", estas son concebidas como instrumentos para facilitar la gestión logística de la prestación del servicio, y en este sentido se les establece como requisito esencial que se aseguren de que en esa gestión solo pueden contactar a los usuarios del servicio con vehículos y conductores legalmente autorizados, es decir que tengan tarjeta de operación y tarjeta de control ( según corresponda) vigentes; por lo tanto las plataformas deberán asegurarse de que sus usuarios (CONDUCTORES Y VEHICULOS) hacen parte del Registro de Empresas, Vehículos y Conductores, dispuesto por la autoridad territorial conforme a lo establecido también en este decreto.
			La legislación esta muy fácil para la creación de empresas habilitadas para la prestación del servicio de pasajeros tipo taxi, entonces las plataformas deben cumplir con ese requisito para que sean solidarias en el cumplimiento de las responsabilidades civiles contractuales y extra-contractuales que derivan de la prestación del servicio.  Si bien es cierto que el decreto busca la libre competencia, el decreto debe obligar al cumplimiento de las mismas reglas para todos los actores que quieren ofrecer un servicio de transporte de pasajeros.		X	NO ACOGIDA. La habilitación de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, es independiente de la plataforma tecnológica, toda vez que la primera tiene a su cargo la responsabilidad en la prestación de un servicio público y la segunda, Es el conjunto de elementos tecnológicos que interrelacionan al usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas que deben ostentar las plataformas tecnológicas para la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.
18/06/2019	EDISSON JAVIER PERILLA TORRES edissonperilla25@gmail.com	PRESIDENTE SINTAXPLUS BTA	ARTICULO 2.2.1.3.4.1. El Ministerio de Transporte en este punto fue incapaz de discriminar, los ingresos que tiene la actividad transportadora de cada municipio, solo amenaza con multas, pero deja de analizar el tema económico. Se hace necesario que el Ministerio de Transporte acompañado del Ministerio de Trabajo realicen estudios técnicos y económicos, en cada región y municipio sobre los ingresos brutos que captan los conductores, como también los horarios de trabajo que en muchos de ellos se termina a las 4. p.m.		X	NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son conjuntos de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.
			En el borrador de Decreto sobre la seguridad social el Ministerio de Transporte se limita a invocar el Artículo 46 de la Ley 336 de 1996, sobre la sanción de las empresas donde omitan a los conductores al no tener la seguridad social. Ignorando el cumplimiento del Artículo 36 de 1996, sobre la contratación por parte de las empresas de sus trabajadores conductores. Debido a la ilegalidad en el transporte y la falta de control por las autoridades, es casi materialmente imposible asumir el costo de la Seguridad social.		X	NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son conjuntos de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.
			PRESTACION DEL SERVICIO.  Artículo 2.2.1.3.5.1. A las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, no se puede dar la libertad de que, en nivel básico de los taxis puedan implementar Tablet para el cálculo y o cobro de las tarifas ya que no cumplen con el sistema metrológico legal y con el convenio internacional R-21, ni mucho menos se puede controlar ni verificar aplicado el método de pesas, medidas y balanzas. Para liquidar la tarifa del taxi, la Superintendencia de Industria y Comercio promulgo la Resolución 88918 del 28 de noviembre de 2017, adecuando un taxímetro donde el usuario podrá verificar el valor del servicio una vez finalizado el recorrido, también el usuario podrá observar el tiempo recorrido y la distancia y nombre del conductor, placa del vehículo, nombre de la empresa donde está afiliado el rodante, como número telefónico para los Presuntos reclamos, todo esto está incluido el ticket que se le entregada al usuario al terminar el servicio. La Tablet en ninguna parte del mundo ha sido considerada el medio tecnológico, para liquidar la tarifa del taxi. La Tablet y las aplicaciones solo servirían para incrementar la tarifa del taxi en forma exorbitante, cosa que permitirá que nuestros usuarios migren al transporte ilegal.		X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Transito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretenden evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. ".

			PERMANENCIA EN EL SERVICIO. Artículo 2.2.1.3.5.2. No se puede patrocinar el cambio de servicio en los vehículos taxi, ya que este fomentaría la ilegalidad en el transporte.		X	NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .	
			PERDIDA HURTO O DESTRUCCION DEL VEHICULO. Artículo 2.2.1.3.6.4. Nota. En ninguna circunstancia el propietario del vehículo a reponer perderá su derecho.		X	NO ACOGIDA. Es una opinion personal, no hace observaciones frente al contenido del Decreto.	
			DESVINCLACION ADMINISTRATIVA. Artículo: 2.2.1.3.6.6. El proceso de desvinculación administrativa es un desgaste en las entidades, solo bastaría en comunicar a la empresa donde está afiliado el vehículo, que no desea seguir en la misma y ese documento se anexaría para el cambio de empresa.		X	NO ACOGIDA. Es una opinion personal, no hace observaciones frente al contenido del Decreto.	
			TARJETA DE OPERACIÓN. Artículo 2.2.1.3.8.3. La tarjeta de operación para los vehículos del transporte individual, su vigencia debe ser indeterminada, y su renovación procederá cuando el vehículo cambie de empresa, además los datos de la tarjeta de operación de los vehículos del transporte individual deben ser migrados al RUNT, para su respectiva consulta, por las autoridades competentes.		X	NO ACOGIDA. El termino de un año para la vigencia de la tarjeta, se da con miras a la verificación del cumplimiento de los requisitos para la operación y por tanto, es importante establecer un termino de vigencia que permita que las autoridades conozcan de nuevo la información correspondiente a la operación del vehículo.	
			Artículo: 2.2.1.3.8.10. La tarjeta de control no se puede considerar como un documento que soporte la operación del vehículo, si no como un referente para identificar la persona que conduce el rodante, hay recordar que los actores deben estar amparados en la ley. El no tener sello el tarjetón, este implica en ninguna circunstancia que se le debe imponer sanciones por violación a las normas de transporte ni de Tránsito, porque estas no se pueden crear en decreto y las existen en la ley no contempla esta eventualidad. La refrendación mensual de la tarjeta control, es un mero acto entre la empresa y la persona que porta este documento.		X	NO ACOGIDA. La tarjeta de control según lo establecido en el Artículo 2.2.1.3.8.10., es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, persona natural o jurídica, que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad usando un vehículo con tarjeta de operación vigente, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.  Teniendo en cuenta lo expuesto este documento SI soporta la operación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, ya que sin esta segun lo establecido en la diferente normatividad, no es posible la operación del vehículo.	
			No me es ajeno que los conductores cuenten con su seguridad social, lo más grave del tema es que la ilegalidad no permite recuadrar en nuestro trabajo los recursos suficientes para cumplir con ella y las autoridades no hace los operativos para acabar de tajo con este flagelo.		X	NO ACOGIDA. NO ACOGIDA. NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son un conjuntos de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.	
			Quiero manifestar que el sistema SIMUR, es una plataforma obsoleta y mal manipulada, en la actualidad así los conductores cuenten con todos sus documentos al día son retirados sus datos dela misma, e incluso imponiendo sanciones disque por violar las normas de tránsito, cuando dicha contravención no está ni en la ley 769 de 2002 ni en la ley 1383 de 2010.		X	NO ACOGIDA. Esta es una opinioin personal y no se esta haciendo observación frente a los postulados del proyecto de Decreto. El Sistema al que usted se refiere es directa responsabilidad de la secretaria distrital movilidad.	
			Conclusiones: La presunta implementación de las Tablet, solo traer miseria al gremio, encarece el servicio de transporte en el taxi y los pocos clientes que tenemos migraran al transporte ilegal.		X	NO ACOGIDA. Esta es una opinioin personal y no se esta haciendo observación frente a los postulados del proyecto de Decreto. No obstante, el Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas con las cuales las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor en taxi, siendo características trasversales a los niveles de servicio.	
12	18/06/2019	Bayron Gómez Palacio gomezbayron@gmail.com	Ciudadano, propietario y usuario de taxi	Muy respetuosamente, considero inconveniente la promulgación oficial del proyecto de decreto de la referencia por parte del Ministerio de Transporte porque no soluciona la guerra del centavo dentro del servicio de transporte terrestre individual de pasajeros lo que hace inviable no solo el servicio de taxis sino todo el Sistema Público de Transporte Terrestre Automotor en Colombia, entre otros, como se muestran adelante. En consecuencia, se propone avanzar en políticas, normas u otros, que induzcan la organización de un sistema integrado e inteligente de taxis, único y nacional, junto con la suscripción de un acuerdo de competitividad entre el Ministerio de Transporte y los Taxistas del País que garantice su implementación y mejoramiento permanente, como se explica en este oficio.		X	NO ACOGIDA: Es una opinion personal y no una observación sobre el Decreto.
			1. GUERRA DEL CENTAVO: Desde hace cinco años la empresa Uber ha liberalizado, por vías de hecho, el mercado del transporte individual de pasajeros en Colombia. Lo falta de medidas ejemplarizantes y definitivas por parte de las autoridades del Estado contra esa acción ilegal, ha minado el ordenamiento, las normas y el patrimonio del país e incentivado el crecimiento exponencial de empresas que repiten el mismo libreto de Uber. Por lo anterior, hoy están en Colombia, además de Uber, empresas como Didi, Cabify, InDriver, beat, Picap, entre otras, explotando ilegal y privilegiadamente el mercado, la infraestructura y los trabajadores del transporte en Colombia. Es consecuencia, todo el sistema público de transporte terrestre regulado por el Estado, en especial el servicio público de taxis, debe enfrentar la sobreoferta, la competencia desleal y el dumping de un sistema paralelo liberalizado ilegalmente, con la permisividad de las autoridades del país. Como es de esperar, tal permisividad está llevando a la ruina económica a millones de transportadores y sus familias que confiaron legítimamente sus ahorros y esfuerzos de muchos años. En el ordenamiento, normas e instituciones del transporte establecidos por el Estado colombiano.		X	NO ACOGIDA: Es una opinion personal y no una observación sobre el Decreto.	

			<p>Específicamente, el servicio de taxis en la ciudad de Bogotá D.C. .. sufre la falta y renuncio de conductores, congelamiento de tarifas, sobrecostos, entre otros, que lo han llevado a operar por debajo del 50% de su capacidad, como consecuencia no solo de la ilegalidad y permisividad mencionados sino también a las improvisadas medidas impuestas por los autoridades locales con el peregrino argumento de combatir la falta de cultura ciudadana, la inseguridad, el deterioro ambiental y el atraso tecnológico, sin existir estudios serios e independientes que midan el impacto de la ilegalidad en el servicio de transporte en la ciudad, como si lo han hecho otros países y que señalan precisamente a Uber y similares como responsables directos del incremento de la congestión vehicular y deterioro ambiental, entre otros.</p> <p>Autoridades de ciudades de todo el mundo, entre ellas los de New York y Barcelona, han tomado medidas que someten a Uber y similares a la regulación del Estado y no al contrario, sin que ello signifique la renuncia a los avances tecnológicos, la libre empresa y la competencia para la expansión y mejora permanente en la prestación de mejores servicios públicos, como algunos lo muestran en Colombia, escondiendo el daño que la liberalización del transporte individual le trae a las ciudades y sus habitantes.</p> <p>En resumen, mientras las autoridades no tomen acciones efectivas y definitivas contra las empresas que fomentan la ilegalidad en el servicio de transporte, y las nuevas normas, del orden nacional y local, subestimen y no solucionen esa ilegalidad, todo el servicio de transporte público estará condenado a su inviabilidad y destrucción y las ciudades o su colapso y deterioro ambiental, entre otros.</p>		X	NO ACOGIDA: Es una opinión personal y no una observación sobre el Decreto.
13			<p>2. SISTEMA INTEGRADO E INTELIGENTE DE TAXIS (SIIT) Para enfrentar la "guerra del centavo" y sus consecuencias. el servicio de taxis de Colombia debe migrar del actual modelo desintegrado local a un sistema integrado del orden nacional operado por gobiernos y empresas operadoras de transporte, en cada jurisdicción específica.</p> <p>Es decir, en lugar del incentivo o la proliferación de múltiples plataformas tecnológicas desintegradas que trae el acto administrativo de la referencia, se propone establecer una sola organización y plataforma tecnológica de tallo mundial, como ocurre con todos los sistemas integrados de transporte. pero en este caso sería del orden nacional, operación territorial y comercialización global.</p> <p>Así los cosas. se sugiere establecer tres niveles operativos de la plataforma tecnológica del SIIT:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Módulo de Gobierno Inteligente: Bajo la responsabilidad del SINITT (Sistema Inteligente Nacional de Tránsito y Transporte), operado en línea por las diferentes autoridades territoriales en la jurisdicción correspondiente.</li> <li>• Módulo de Gerencia Inteligente de Flota: Operado por las diferentes empresas operadoras de transporte habilitadas en todo el país.</li> </ul>		X	NO ACOGIDA. Sus propuestas no son materia de este proyecto de decreto. El Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas siendo características transversales a los niveles de servicio. En este orden de ideas, las plataformas tecnológicas están pensadas como para ser una herramienta para sustentar el proceso logístico en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y de esta forma, se apoya tal como la misma Superintendencia de Industria y Comercio insistió, la libre competencia de las empresas que deseen prestar el servicio de plataforma tecnológica, cumpliendo previamente con los requisitos mínimos establecidos para estos efectos en el proyecto de Decreto.
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Módulo Comercial Responsable de promover y vender el servicio de todo el parque automotor del SIIT al usuario, a través de medios tecnológicos u otros.</li> </ul> <p>Con acceso a todas las personas. naturales o jurídicas. nacionales o extranjeras, que se habiliten ante el Ministerio de Transporte, exclusivamente para el servicio comercial del SIIT, más no para su gobierno ni gerencia como ocurre hoy con las plataformas tecnológicas ilegales que usurpan funciones públicas y privadas.</p> <p>Lo anterior, además de permitir que el usuario reciba el taxi libre certificado más inmediato con un solo clic o llamado en la calle u otros, optimiza el parque automotor, incentiva la inversión. innovación, modernización, reconversión y profesionalización, entre otros, al interior del sector, mejorando cultura ciudadana, movilidad, seguridad y medio ambiente de ciudades. y el entorno para la libre competencia dentro del Módulo Comercial del SIIT.</p> <p>Todo lo anterior bajo la premisa de "construir sobre lo construido" o fin de evitar malos experiencias de procesos de integración que dejaron por fuera los tradicionales y pequeños transportadores del país.</p> <p>En forma general, se presenta en anexo una presentación de la propuesta mencionada.</p>		X	NO ACOGIDA. sus propuestas no son materia de esta reglamentación. El Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, siendo características transversales a los niveles de servicio. En este orden de ideas, las plataformas tecnológicas están pensadas como para ser una herramienta para apoyar la logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y de esta forma, se apoya tal como la misma Superintendencia de Industria y Comercio insistió, por una libre competencia de las empresas que deseen prestar el servicio de plataforma tecnológica, cumpliendo previamente con los requisitos mínimos establecidos para estos efectos en el proyecto de Decreto.
			<p>3. ACUERDO DE COMPETITIVIDAD A partir de las siguientes cuatro esirofegias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gobierno Inteligente: Para adopción de políticas de Gobierno y Ciudades inteligentes por parte del Estado que direccionen la modernización tecnológica de todos los servicios públicos en Colombia. incluido el servicio de transporte público.</li> <li>• Plan de Choque: Para terminar con la ilegalidad y promover el nuevo SIIT e imagen del servicio de taxis en Colombia.</li> <li>• Plan Piloto: Implementación del SIIT inicialmente como plan piloto con taxis de lujo e ir migrando los taxis básicos según plan de transición.</li> <li>• Fondo Parafiscal: Recursos económicos aportados por cada taxi. entre otras fuentes. para la competitividad y mejoramiento permanente del SIIT, según la ley y reglamentación, administrado a través de Fiducio bajo los directrices de COMITES NACIONALES Y TERRITORIALES SECTORIALES.</li> </ul>		X	NO ACOGIDA: Sus propuestas no son materia de esta reglamentación. Es una opinión personal y no una observación sobre el Decreto.
			<p>Y tres actores fundamentales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Estado: Representado por el Ministerio de Transporte y autoridades territoriales de tránsito y transporte.</li> <li>• los Taxistas: Representados por delegados de los gremios que involucren a empresarios. propietarios y conductores, en todo el país.</li> <li>• Afiliados Estratégicos: Representados por diferentes organizaciones, empresas o entidades, públicos o privados, nacionales o extranjeras, fundamentales para la efectiva ejecución de los estrategias y su mejoramiento permanente.</li> </ul>		X	NO ACOGIDA: Sus propuestas no son materia de esta propuesta de reglamento. Es una opinión personal y no una observación sobre el Decreto.

14	19/06/2019	CARLOS AUGUSTO GIRALDO radiotaxioperaciones@gmail.com	Radio taxi del Quindío S.A.S	1. En el Artículo 2.2.1.3.4. Donde define las plataformas tecnológicas y les da libertad a particulares del manejo de ellas no debería ser así, dichas plataformas deben ser solo responsabilidad de la empresa de transporte habilitada.	X	NO ACOGIDA. A las plataformas tecnológicas si se les establecen requisitos. el Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, siendo características transversales a los niveles de servicio, no solo para el nivel de lujo, la diferencia fundamentada estará en el módulo para la tarifa, y así se dispone en la redacción del artículo. Y textualmente expresa que " Teniendo en cuenta que para los efectos del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se definió Plataforma Tecnológica como un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, e interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones". el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en mencionado artículo- parágrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, además que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberán asegurarse de que los conductores y los vehículos también estén legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes según corresponda).
				2. El parque automotor debe de estar congelado y mencionarlo en el Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo Parágrafo 2 debe de quedar claramente "quedaran congeladas las capacidades actuales"	X	NO ACOGIDA. La ley 336 de 1996 determina que será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial. Mientras no se haga el estudio de demanda que determine el ingreso por incremento, la alternativa legal es reposición. Es así como el proyecto prevé que las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción, mediante estudio técnico, determinarán la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo taxi para su jurisdicción, entendida ésta como el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en esa modalidad de servicio para esa jurisdicción y que No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico. En consecuencia si un estudio técnico así lo determina y hay necesidad de incremento entonces se decretará y se hará sorteo para asignar derechos de nuevas matrículas. Ahora bien, prevé el proyecto en el parágrafo 1 del Artículo 2.2.1.3.7.2. Ingreso de los vehículos a la capacidad transportadora, que podrán establecerse programas especiales o pruebas pilotos, que procuren optimizar condiciones de calidad, seguridad o comodidad del servicio, autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto específico determine esta Cartera en conjunto con la autoridad territorial competente. Indica además la misma ley 336 que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada. En cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevé que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público. Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción"".
				3. Artículo 2.2.1.3.5.2. Reposición en el servicio debería ser solo por chatarrización ya que todos los vehículos que hacen el cambio de servicio a particular son viejos, en mal estado y la gran mayoría los utilizan para transporte informal.	X	NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad está dispuesto y permitido por la ley 903 y vía reglamentaria no es dable prohibirlo ni edificar las condiciones para ello. En ánimo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer término de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos está concedido por las leyes vigentes.
15	19/06/2019	MANUEL SARMIENTO ARGÜELLO	Concejal de Bogotá	1. El proyecto de decreto permite a las autoridades locales establecer discrecionalmente el uso de las plataformas tecnológicas El proyecto de Decreto en comento establece en su artículo 2.2.1.3.5.1 Niveles de servicio. Nivel básico:  La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio y/o cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas se expidan, deberán fomentar la eficiente prestación del servicio, la libre competencia de los pro-veedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas.  Este decreto busca el establecimiento de una única habilitación en la modalidad para ambos niveles de servicios (básico y lujo). El proyecto de Decreto regula las características mínimas de las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio permitiendo a las autoridades competentes la implementación de plataformas tecnológicas para el nivel básico del transporte público terrestre automotor individual de pasajeros.  Con esta regulación se permite que las autoridades puedan establecer discrecionalmente el uso de las plataformas tecnológicas, contrariando la necesidad de constituir reglas claras y exigibles a las cuales debe realizar seguimiento el Ministerio de Transporte como máxima autoridad nacional, máxime cuando existen servicios ilegales y desleales como Uber y Ca-bify que no tienen que asumir tales costos pues permanecen en la ilegalidad y se niegan a reconocer toda regulación.	X	NO ACOGIDA. El proyecto de decreto si establece reglas claras y exigibles, a las cuales deben señarse las autoridades de transporte de cada jurisdicción, tal es el caso que, por mencionar algunas: . Frente a las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, se desarrolla el artículo artículo 2.2.1.3.10.1. aplicables a cualquier nivel de servicio, requisitos de los que consideramos importante destacar el relacionado con la obligación de las plataformas de garantizar que trabajen solo con vehículos y conductores legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes); . Ahora bien, frente a los niveles de servicio se desarrollan reglas claras y exigibles en el artículo 2.2.1.3.5.1., que determina las características propias de cada nivel de servicio y, para dar respuesta a parte de su observación destacamos que este artículo prevee que, como ya usted lo mencionó: " En todo caso, las disposiciones que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se circunscribirán exclusivamente a aquellas relacionadas con el desempeño y funcionalidad necesarias para obtener los resultados tales como funcionalidades que contribuyan a mejorar la eficiencia y la seguridad en el servicio. En ningún caso las disposiciones que se expidan podrán imponer condiciones que impidan o que afecten la libre competencia de los proveedores del mercado, o el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir, por ejemplo, requisitos relacionados con características de los dispositivos, equipos o mínimos del hardware a utilizar". es decir, hay expresa prohibición a las autoridades para ingerir en el tipo de hardware que deberá usarse.
				2. El proyecto no incorpora medidas, ni acciones reales y efectivas contra la ilegalidad de Uber y Cabify. El presente proyecto de Decreto omite incorporar medidas que impidan que se continúen prestando servicios como Uber y Cabify, empresas abiertamente ilegales toda vez que no respetan las regulaciones respecto de tarifas, reglas técnicas, disposiciones de seguridad para el conductor y el pasajero, así como las revisiones técnico mecánicas reforzadas, los seguros contractuales, extracontractuales y el pago frente a siniestros como los que cumplen las empresas de taxis debidamente registradas. El proyecto busca reglamentar el servicio de taxi en nivel básico y de lujo, de empresas debidamente registradas y que cumplen como los requisitos de ley pero este proyecto no contiene reglamentaciones, medidas ni acciones contra la competencia desleal que realizan Uber y Cabify sobre la base de incumplir la ley para maximizar sus ganancias.	X	NO ACOGIDA: El proyecto de Decreto presentado busca enmarcar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y en este orden de ideas, busca que aquellas empresas y/o personas naturales que deseen prestar el servicio, puedan tener una carta de navegación y de esta forma prestar un servicio legal en condiciones de seguridad y eficiencia. Por el contrario, aquellos que prestan el servicio sin contar con la debida habilitación para la prestación del nombrado servicio público, incurrir en la trasgresión a las normas del transporte y de esta forma podrán ser investigados por parte de las autoridades correspondientes. Como una medida para combatir la informalidad, se destaca que en el artículo Artículo 2.2.1.3.10.1. se establecen las Características mínimas de las plataformas tecnológicas, entre las que, consideramos importante destacar la siguiente: "f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductor dispuesto por la autoridad de transporte componte de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea de la plataforma como apoyo a la gestión del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."

				3. El gobierno debe bloquear las plataformas que evaden el cumplimiento de la regulación que rige el servicio de transporte público individual de pasajeros. El proyecto de decreto no establece las sanciones contra las plataformas que sin contar con debido registro para el desarrollo del servicio lo continúan realizando. Las medidas y acciones también deben velar por evitar la prestación de servicios ilegales a través de plataformas a las que se accede libremente, lo que ponen en riesgo a los pasajeros y genera ganancias para los prestadores que no cumplen con los requisitos de Ley. Por lo tanto se insta a las autoridades nacionales en el marco de la reglamentación a que se proceda al bloqueo de las aplicaciones de las empresas Uber y Cabify como medida ejemplarizante frente a todas aquellas que prestan servicio desde la ilegalidad.		X	NO ACOGIDA. El objeto de este proyecto de decreto no tiene la posibilidad jurídica de establecer un régimen de sanciones, esta materia corresponde a otro tipo de acto administrativo. La observancia de las normas que regula la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual es obligatoria y por lo tanto, la inobservancia de las mismas, conllevará a las sanciones por parte de las autoridades en su jurisdicción.
16	19/06/2019	José Manuel Gómez Sarmiento vicepresidenciajuridica@asobancaria.com	asobancaria	1. Artículo 2.2.1.3.6.3. Contrato de vinculación.  El Artículo en mención consagra que cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero -leasing-, el contrato de vinculación lo suscribirá "el poseedor o locatario", previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing. En la forma que se encuentra redactado este artículo, se equipara al locatario del contrato de leasing con el poseedor del bien, lo cual no se encuentra acorde con la realidad jurídica. En efecto, el locatario o arrendatario en el contrato de leasing no tiene ánimo de señor y dueño, que es el requisito para tener el carácter de poseedor, por lo que no resulta ajustado a derecho brindarle tal categoría.  En consecuencia, se recomienda eliminar la expresión "poseedor" del referido artículo, en la medida que en las operaciones de leasing quien detenta la tenencia del activo lo hace a título de mero "Tenedor", pero nunca de poseedor, y se denomina "Locatario". Esta persona siempre reconoce la propiedad y la posesión en cabeza del Banco o de la compañía de leasing.		X	ACOGIDA. Se eliminó el Poseedor,
				2. Artículo 2.2.1.3.11.1. Vehículos en leasing y Renting.  Esta norma establece que cuando los vehículos hayan sido adquiridos a través de las modalidades de leasing o renting, las obligaciones que corresponden a los propietarios de los vehículos respecto de los conductores de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se entenderán a cargo del locatario de los equipos. En la medida que en el giro ordinario de las operaciones de leasing la connotación "equipos" hace referencia a activos industriales (impresoras, equipos médicos, compresores, etc.) mas no a vehículos, se recomienda reemplazar dicha expresión por esta última (vehículos).		X	NO ACOGIDA. Las diferentes leyes que regulan la actividad del transporte y tránsito en Colombia, tales como la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 y Ley 769 de 2002, utilizan la acepción o "equipos", para referirse a aquellos que se utilizan en las distintas modalidades de servicio público de transporte o niveles de servicio público o privado, según sea el caso.
17	19/06/2019	TAXMAR S.A taxmarsa@gmail.com	TAXMAR S.A	1. En las consideraciones finales del documento llamado SOPORTE TECNICO, manifiestan que para la habilitación de las plataformas tecnológicas NO tendrán que acreditar su relación en la Empresa de transporte habilitada en la modalidad y que estas podrán operar tenga o no relación con la empresa, consideramos que es no es oportuno, mas cuando la difícil situación por la que pasa el gremio de taxis en el país, en de conocimiento directo de la Ministra y el Sr Presidente que en gran medida se debe al uso de plataformas que no están habilitadas ni reguladas por ninguna Empresa, sin que el usuario tenga la mas mínima garantía de seguridad, en este sentido quien sería la entidad encargada de regular dicha actividad por medio de las plataformas?		X	NO ACOGIDA. este artículo es solo de definiciones y no pretende allí agotar las condiciones, además, el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. parágrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberán asegurarse de que los conductores y los vehículos también estén legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control, ambas vigentes según corresponda).
				2. SECCION 8. Tarjeta de operación.: Se hace innecesario y poco amigable con el planeta, que deban adjuntarse certificados de las pólizas que debe tener vigentes cada vehículo y que son de fácil verificación en la plataforma RUNT por parte de la autoridad competente encargada de la renovación o expedición de la tarjeta de control, tales como los seguros de responsabilidad civil extracontractual y contractual		X	NO ACOGIDA. Como bien lo establece 2.2.1.3.3.3., las empresas deberán tomar y mantener vigentes los seguros para la prestación del servicio y por lo tanto, no podrán operar los mismos hasta tanto se encuentren cubiertos a través de los diferentes pólizas, este orden de ideas, es necesario que los seguros siempre estén vigentes, sin sujeción a la tarjeta de operación y/o al contrato de vinculación del vehículo. El artículo 2.2.1.3.8.5. se refiere a requisitos para obtener la tarjeta de operación y solicita certificación de la compañía de seguros de que el vehículo está amparado por las pólizas de RCC y RCEC , pues el tomador debe ser la empresa no el propietario de cada vehículo.
37				3. Referente a la expedición de la tarjeta de control: no se trata de solucionar la problemática laboral actual, no se propone un proyecto de ley, si no un proyecto de decreto que copia y pega el decreto 1047 y nos deja a las empresas en las mismas condiciones con respecto al tema de los conductores pq no habla ni de como se les debe afiliar solo que para entregar la tarjeta debemos verificar que están afiliados. de igual manera no nos da facultades a las empresas de coerción para imponer a los propietarios y que ellos se vean obligados a suministrarnos la información de la seguridad social de los conductores para nosotros expedir las tarjetas, es mas de lo mismo.		X	NO ACOGIDA. . La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. Ahora bien, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son un conjunto de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.
	19/06/2019	Camilo Garcia <camilogarciamoreno@consejosuperiordeltransporte.org	Consejo superior del transporte	1. Con relación al Parágrafo 1º del Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos, consideramos que el Ministerio de Transporte no debe esperar a reglamentar los requisitos técnicos relacionados con los niveles de servicio, ya que la experiencia nos ha demostrado que cada vez que el Ministerio de Transporte determina en un borrador de decreto y posteriormente en un decreto que va a reglamentar algún artículo, pasan años sin que lo hagan; como ha sucedido, por ejemplo con los programas de reposición para el servicio especial, que no han sido reglamentados desde el año 2015 por parte de la entidad.		X	NO ACOGIDA.: Además de lo establecido en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998 que nos habla de las funciones de los Ministerios, el artículo 2o del Decreto 87 de 2011, establece de manera precisa las Funciones que tiene a cargo el Ministerio de Transporte , donde podemos encontrar el numeral 2.2., la cual es "Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte, tránsito y la infraestructura de los modos de su competencia.", lo cual conluga con la facultad reglamentaria del poder ejecutivo, que tiene origen en la misma constitución política de Colombia, y por lo tanto, es el mismo Ministerio de Transporte quien decide según la conveniencia y la trascendencia, de tratar un tema en específico, en una resolución reglamentaria, como efectivamente lo es la determinación de algunos aspectos técnicos para el nivel básico, dentro del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.

			<p>2. No compartimos el Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos, teniendo en cuenta que dentro de los vehículos que pueden prestar el servicio básico podrán estar los camperos de 4 puertas y/o camionetas cerradas, este tipo de vehículos se utilizan particularmente para transporte especializado y para transporte mixto, mientras que el transporte de taxi tiene en este momento vehículos adecuados con las condiciones específicas en tipo automóvil y por su naturaleza recorren principalmente trayectos en zonas urbanas o metropolitanas. Consideramos que involucrar este tipo de vehículos, particularmente camperos que pueden llegar a tener problemas relacionados con su vida útil, puede generar problemas en la prestación del servicio y promover el choque con los servicios que prestan otras modalidades.</p>		X	<p>NO ACOGIDA: frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así: "Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio." para ambos niveles de servicio.</p> <p>En cuanto a su observación relacionada con los vehículos campero y "cambio de modalidad", aclaramos que el proyecto de reglamento, en ninguno de sus apartes establece la posibilidad del cambio de "modalidad" de los vehículos, por el contrario, determina en el Artículo 2.2.1.3.7.2. que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción- distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición, esto de facto impide el cambio de "modalidad"; además tratándose de desvinculación de vehículos de una empresa claramente dispone que esa desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en una jurisdicción y que los vehículos desvinculados podrán vincularse, por cambio de empresa, a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción.</p>
			<p>3. Con relación al Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio. Nivel de lujo, consideramos desafortunado que solamente el acceso por parte del usuario se pueda realizar previo registro en la plataforma tecnológica, ya que muchos taxis podrían desarrollar el servicio de nivel de lujo desde lugares como hoteles, centros de convenciones, centros comerciales, lugares de espectáculos públicos, en los cuales de manera organizada podrían desarrollar una actividad que pueda permitir tener acceso al usuario en las condiciones superiores a las del nivel básico sin que necesariamente se tenga que operar a través de una plataforma tecnológica. En la actualidad, estos mercados están siendo cortados por transportadores ilegales como servicios especiales y carros particulares, razón por la cual es importante que el servicio de taxi tenga la posibilidad de acceder a este servicio con este nivel de lujo. Por esa razón, solicitamos la eliminación de la expresión, "solo puede realizarse previo registro en la plataforma tecnológica"</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto se refiere a la prestación del servicio público de transporte INDIVIDUAL de pasajeros en vehículo taxi. Es importante precisar que el servicio público de transporte terrestre automotor individual, existe para satisfacer una necesidad de transporte específica e individual, por lo cual no es de recibo el que esta mute o interfiera con otras MODALIDADES como lo pueden ser el transporte especial o el transporte de pasajeros por carretera o colectivo municipal, ya que precisamente las mismas normas que enmarcan el transporte han definido que para la prestación del mismo hay diferentes modalidades, según la necesidad a satisfacer.</p> <p>Cualquier usuario puede acceder a servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo taxi en el nivel de lujo, quien así lo estime conveniente contará con su registro en una plataforma tecnológica, de hecho los hoteles prestan este servicio a sus huéspedes.</p>
			<p>4. Con relación al Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, confirmamos que todas se concentran en requisitos técnicos de las mismas más no en un establecimiento de una capacidad mínima de existencia como persona jurídica, razón por la cual solicitamos que se incorpore que tenga que tener un domicilio registrado en Colombia y un patrimonio mínimo que permita garantizar a los usuarios la existencia física y real de un prestador de servicios, así como a las autoridades y a los usuarios un patrimonio mínimo sobre el cual puedan tener garantías en caso de que existan incumplimientos contractuales o responsabilidades derivadas de la actividad de promover los servicios mediante plataformas tecnológicas.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante precisar que el Ministerio de Transporte en este proyecto de decreto frente a las plataformas tecnológicas, plantea los requisitos mínimos de operación para las mismas, es decir, aquellos elementos necesarios para el desarrollo de un software acorde las necesidades del sector en su rol de ser facilitadoras del proceso logístico en la prestación del servicio, intermedian entre el usuario y quienes si poseen autorización legal para prestar el servicio (conductores con tarjeta de control vigente en vehículos con tarjeta de operación vigente).</p> <p>Las plataformas no están concebidas como empresas de transporte, claramente se establece en el Artículo 2.2.1.3.10.1. en las características mínimas de las plataformas que teniendo en cuenta que para los efectos del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se "definió Plataforma Tecnológica como el conjunto de elementos tecnológicos que interrelacionan al usuario de esta modalidad de servicio con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo, que cumple con las características para la gestión logística de la prestación del servicio establecidas en esta disposición y los reglamentos, (...)".</p> <p>ASÍ MISMO SE LES ESTABLECE COMO CONDICIÓN QUE "f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componente de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."</p>
			<p>5. Consideramos que existe una limitación relacionada con el acceso al trabajo, que puede llegar a ser inconstitucional relacionada con el Artículo 2.2.1.3.9.1., en donde se habla del programa de formación para el desarrollo de competencias de conductores y se obliga en el inciso 2º a que solamente los conductores que prestan el servicio de lujo pueden hacerlo cuando previamente están inscritos en la plataforma tecnológica, el tema de no permitir el acceso libre al trabajo de una persona que cumple unas condiciones mínimas puede ser inconstitucional, al tiempo que si se está obligando a que la plataforma tecnológica sea un mecanismo de control o de limitación para la posible prestación de un ejercicio de trabajo, se debe convertir solidariamente responsable para todos los efectos laborales a la plataforma tecnológica que está prestando la posibilidad de que un conductor acceda al trabajo.</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se ajustó el texto del artículo, se eliminó el inciso que obligaba a que solamente los conductores que prestan el servicio de lujo pueden hacerlo cuando previamente están inscritos en la plataforma tecnológica, pero no por los argumentos expuestos en sus observaciones, sino por que el tema no es relativo a capacitación.</p> <p>Ahora bien, a las plataformas si se les estable como codición que deben garantizar la Interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componente de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición. Igualmente que "Los conductores autorizados- con tarjeta de operación vigente-, en vehículos autorizados - con tarjeta de operación vigente- expedidas por autoridad competente para prestar el servicio, podrán elegir libremente y hacer uso de una o varias plataformas tecnológicas legalmente autorizadas."</p>
			<p>6. Compartimos el Artículo 2.2.1.3.8.10. relacionado con la tarjeta de control, pero solicitamos que se amplíe su espectro teniendo en cuenta que es la empresa de transporte la obligada a desarrollar un conjunto de actividades que le permitan la prestación de un servicio seguro, cómodo y eficiente a los usuarios; además, la que tiene las obligaciones legales relacionadas con la prestación del servicio, razón por la cual este documento debe ser un instrumento de control para garantizar que todas las obligaciones, en las que tiene que existir corresponsabilidad por parte de los propietarios y los conductores, sean acatadas con el fin último de prestar un mejor servicio al usuario, razón por la cual solicitamos que se amplíe el inciso 2º en donde se menciona que afiliado el conductor al sistema de seguridad social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de transporte les pedirá la tarjeta de control, incluyendo la expresión, además de otras obligaciones.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es de la materia de este reglamento coadministrar a las empresas de transporte. Las condiciones de las relaciones entre empresa y propietarios de vehículos corresponde a las que establezcan las partes en el contrato de vinculación.</p>
			<p>7. Por último, con relación al documento de soporte técnico, queremos exponer que en nuestro criterio, no es adecuado, en cuanto a las consideraciones finales, el objetivo relacionado con que las plataformas no tendrán que acreditar su relación con una empresa de transporte habilitada, ya que consideramos que en este momento no existiría ningún tipo de cobertura para los usuarios. El hecho de que estén relacionadas con una empresa de transporte, da la posibilidad a cualquier usuario de servicio público de también reclamar ante las plataformas tecnológicas y que estas mismas puedan ser vigiladas por la Superintendencia de Transporte o por las autoridades locales; en cambio, con la definición propuesta en el borrador de decreto y el objetivo que se traza el Ministerio de Transporte, los usuarios quedan totalmente desprovistos de herramientas jurídicas para obtener control sobre los servicios que prestan las plataformas; y del mismo modo, en cuanto a los temas relacionados con el uso de tecnología de cero emisiones en la movilidad, no vemos que se creen incentivos que permitan el uso de taxis eléctricos, por ejemplo podríamos proponer que solamente puedan ser inscritos para la prestación de ciertos servicios o en la ampliación de la capacidad en ciertos municipios vehículos con cero emisiones o con funcionamiento de nuevas tecnologías como las que son impulsadas por la energía eléctrica.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en el artículo 2.2.1.3.10.1. parágrafo 1, determina que las plataformas podrán ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podrán libremente elegir el uso de una o varias plataformas que estén legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberán asegurarse de que los conductores y los vehículos también estén legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes según corresponda).</p>
			<p>Solicitamos que para todos los efectos seamos citados a las mesas de Taxi ya que nuestro gremio afiliado Asemtaxis representa las principales empresas de servicios de taxi en Santander y contamos con gremios como Asotrans, Aditt y Asotranscal que cuentan con empresas que prestan el servicio de taxi en Bogotá, Popayán, Manizales, Montería, Villavicencio, entre otras ciudades.</p>		X	<p>ACOGIDA. Si bien no es una observación sobre el proyecto de decreto aca analizado. Se citaron al Ministerio para que aportaran sus comentarios.</p>

19/06/2019	Herminso Bermudez Salas	SINALTAX	<p>SEGURIDAD SOCIAL PARA CONDUCTORES.</p> <p>ARTICULO 2.2.1.3.4.1. El Ministerio de Transporte en este punto no realiza, estudio socio económico de los ingresos de los conductores de las ciudades y los municipios del país, solo se limita a amenazar a las empresas porque los conductores carecen de la Seguridad social, tema equivocado desde todo punto de vista, ya las obligaciones del tema de la actividad transportadora se miden con los ingresos, por este motivo este proyecto de decreto no resalta la realidad del país, los ingresos brutos diarios en algunos municipios del país no superan los \$ 50.000, de donde el conductor o trabajador se lleva para su diario, tanque a el corro, y entrega producido?.</p> <p>La amenaza del Ministerio de Transporte la fija citando el Artículo 46 de la Ley 336 de 1996, repito sin tener en cuenta los ingresos económicos diarios que produce el vehículo taxi en los respectivos municipios, o será que apretándole el pescuezo a los transportadores se genera recursos económicos ¿.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Frente a la seguridad social es importante tener en cuenta que la misma tiene un origen de rango legal plasmado en la Ley 100 de 1993, y es en sí misma un sistema de cobertura integral de las necesidades socialmente reconocidas. En este orden de ideas el calculo para el pago de la misma, esta definido reglamentariamente y es de cumplimiento transversal para todo trabajador. por su parte La Ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.</p> <p>ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera.</p> <p>De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son un conjuntos de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv-. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.</p>
			<p>PRESTACION DEL SERVICIO.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.5.1. A las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, no se puede dar la libertad de que, en nivel básico de los taxis puedan implementar Tablet para el cálculo y o cobro de las tarifas ya que no cumplen con el sistema metrológico legal y con el convenio internacional R-21, ni mucho menos se puede controlar ni verificar aplicado el método de pesas, medidas y balanzas.</p> <p>Para liquidar la tarifa del taxi, la Superintendencia de Industria y Comercio promulgo la Resolución 88918 del 28 de noviembre de 2017, adecuando un taxímetro donde el usuario podrá verificar el valor del servicio una vez finalizado el recorrido, también el usuario podrá observar el tiempo recorrido la distancia, nombre del conductor, placa del vehículo y nombre de la empresa donde está afiliado el rodante, como el número telefónico para los Presuntos reclamos, todo esto está incluido el tickete que se le entregada al usuario al terminar el servicio.</p> <p>La Tablet en ninguna parte del mundo ha sido considerada el medio tecnológico, para liquidar la tarifa del taxi.</p> <p>La Tablet y las aplicaciones solo servirían para incrementar la tarifa del taxi en forma exorbitante, cosa que permitirá que nuestros pocos usuarios migren al transporte ilegal.</p> <p>Algunos usuarios del transporte individual no conocen la ciudad, por este motivo es mentira que el servicio del taxi se le pueda liquidar por anticipado, otros de las cosas que impide la liquidación de la tarifa en forma anticipada por intermedio de una Tablet, son los imprevistos que se puedan presentar en la prestación del servicio.</p> <p>Los conductores que le hurten la Tablet, un sábado en la tarde deben guardar el vehículo hasta el día lunes o si este es festivo hasta el día martes.</p> <p>Tampoco se tiene un plan alternativo, cuando la señal de la aplicación se cae o esta no coge en ciertos sitios. Al parecer el afán de montar este tipo de liquidación en el taxi va dirigido a acabar con los trabajadores y los inversionistas del transporte individual, por parte del Ministerio de Transporte y la administración distrital</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo para liquidar el valor del servicio un aparato mecánico o electrónico, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio esta relacionado con un modulo que haga parte de una plataforma tecnologica, este modulo debere estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien para evitar que las autoridades exijan el uso de un hardware o equipo específico en el texto del acto administrativo se determino claramente que cuando se determine el uso de plataformas tecnologicas en el servicio, los requisitos solo podran referirse a aquellas que tiendan a mejorar la eficiencia y la eficacia del servicio y textualmente se prohíben condiciones que impidan o afecten la libre competencia de los proveedores del mercado, o el acceso a cualquier medio tecnologico que exista o pueda existir, por ejemplo requisitos relacionados con las características de dispositivos, equipos o mínimas de hardware.</p>
19			<p>PERMANENCIA EN EL SERVICIO.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.5.2. No se puede patrocinar el cambio de servicio en los vehículos taxi, ya que esto fomentaría la ilegalidad en transporte individual, con vehículos particulares.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .</p>
			<p>PERDIDA HURTO O DESTRUCCION DEL VEHICULO.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.6.4. En este punto debe quedar una observación, que diga que en ningún caso el propietario del vehículo a reponer perderá su derecho.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es una opinion personal, no hace observaciones frente al contenido del Decreto.</p>
			<p>DESVINCLACION ADMINISTRATIVA.</p> <p>Artículo: 2.2.1.3.6.6. El proceso de desvinculación administrativa es un desgaste en las entidades, solo bastaría en comunicar a la empresa donde está afiliado el vehículo, que no desea seguir en la misma y ese documento se anexaría para el cambio de empresa.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es una opinion personal, no hace observaciones frente al contenido del Decreto.</p>
			<p>TARJETA DE OPERACIÓN.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.8.3. La tarjeta de operación para los vehículos del transporte individual, su vigencia debe ser indeterminada, y su renovación procederá cuando el vehículo cambie de empresa, además los datos de la tarjeta de operación de los vehículos del transporte individual deben ser migrados al RUNT, para su respectiva consulta, por las autoridades cuya consulta es validad para reemplazar el documento de papel.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El termino de un año para la vigencia de la tarjeta, se da con miras a la verificación del cumplimiento de los requisitos para la operación y por tanto, es importante establecer un termino de vigencia que permita que las autoridades conozcan de nuevo la información correspondiente a la operación del vehículo.</p>

			<p>TARJETA DE CONTROL.</p> <p>Artículo: 2.2.1.3.8.10. La tarjeta de control no se puede considerar como un documento que soporte la operación del vehículo, si no como un referente para identificar la persona que conduce el rodante, hay que recordar que los actores deben estar amparados en la ley.</p> <p>El no tener sello el tarjetón, esto no implica en ninguna circunstancia que se le debe imponer sanciones por violación a las normas de tránsito. Ya que está contravención no existen en la ley.</p> <p>La referendación mensual de la tarjeta control, es un mero acto entre la empresa y la persona que porta este documento.</p> <p>No me es ajeno que los conductores cuenten con su seguridad social, lo más grave del tema es que la ilegalidad no permite recuadrar en nuestro trabajo los recursos suficientes para cumplir con ella y las autoridades no hacen los operativos para acabar de tajo con este flagelo.</p> <p>Quiero manifestar que el sistema SIMUR, es una plataforma obsoleta y mala manipulación, el sistema permanece caído casi siempre, en la actualidad así los conductores cuenten con todos sus documentos al día son retirados sus datos e incluso a la fecha en forma absurda están imponiendo sanciones disque que, por violar las normas de tránsito, cuando dicha contravención no está ni en la ley 769 de 2002 ni en la ley 1383 de 2010, que tristeza.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La tarjeta de control según lo establecido en el Artículo 2.2.1.3.8.10., es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, persona natural o jurídica, que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad usando un vehículo con tarjeta de operación vigente, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.</p> <p>Teniendo en cuenta lo expuesto este documento SI soporta la operación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, ya que sin esta según lo establecido en la diferente normatividad, no es posible la operación del vehículo.</p>
			<p>concesiones. La persona implementador de las tabletas, solo puede inscribirse en el gremio, entonces el servicio de transporte en el taxi y los pocos clientes que tenemos van a migraran al transporte ilegal.</p> <p>Sospecho que el borrador de este decreto esta manipulado por el Secretario de Movilidad de Bogotá, en cabeza de JUAN PABLO BOCARFEJO SUESCU.</p> <p>La Ministra de Transporte al inicio del presente año, nos reunió en esa entidad y nos manifestó que el Ministerio de Transporte no iba a patrocinar lo de las tabletas en los taxis, pero visto el borrador del decreto está demostrando lo contrario, por esta razón nos sentimos engañados por la funcionaria, espero estar equivocado.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Esta es una opinión personal y no se esta haciendo observación frente a los postulados del proyecto de Decreto. No obstante, el Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas .</p>
19/06/2019	José Manuel Rodríguez Contreras	Gerente Transportes Taxi Ya S.A.	<p>Como directivo de una empresa de transporte público individual tipo taxi y con la experiencia adquirida a lo largo de una gran trayectoria en el gremio, considero que se debe reglamentar que todo vehículo homologado para ser utilizado como taxi, debe prestar este servicio de forma obligatoria durante los primeros cinco años contados a partir de su fecha de matrícula, periodo en el cual cuenta con las más óptimas condiciones de seguridad, comodidad y rentabilidad, además del respaldo y garantía de los concesionarios.</p> <p>Finalizado este periodo, teniendo en cuenta que la tecnología automotriz está cambiando constantemente y cada vez ofrece mejores condiciones, los propietarios pueden hacer reposición del parque automotor, mediante dos alternativas. La primera es chatarrizar el vehículo, de acuerdo a la normatividad legal vigente y matricular uno nuevo. La segunda alternativa es que cumplidos los cinco años y solo por un periodo de doce meses, se puede hacer cambio de servicio de público a particular, teniendo en cuenta que el vehículo aún está en buenas condiciones para seguir rodando. Luego de este tiempo, se debe realizar estrictamente el proceso de chatarrización del vehículo y por consiguiente la matrícula de uno nuevo.</p> <p>Este esquema de reposición, se argumenta, teniendo en cuenta que los vehículos que cumplen cinco años de trabajo, a pesar de haber estado sometidos a un riguroso plan de mantenimiento preventivo y correctivo, han perdido algunas de las condiciones óptimas para prestar el servicio público, pero cuentan con condiciones adecuadas para ser utilizado como transporte familiar, sin embargo, si se permite realizar este trámite por un tiempo más prolongado, estos vehículos no van a ser utilizados para servicio familiar sino que prestan un servicio informal, con las consecuencias que esto conlleva, por la falta de seguros y un adecuado manejo preventivo.</p> <p>Igualmente, permitir el cambio de servicio de manera indefinida, sería fomentar en gran medida el mercado negro de auto partes, debido a la falta de un plan de mantenimiento preventivo obligatorio para los vehículos de servicio particular.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. establecer como obligatoria una "VIDA UTIL" a los vehículos de esta modalidad de servicio, no es de la competencia de este acto administrativo.</p>
			<p>Otro aspecto a tener en cuenta, es el hecho que estos vehículos van a alterar la movilidad de las ciudades que a pesar de medidas como el pico y placa ya no tienen espacio para tantos vehículos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación sino una apreciación personal o comentario</p>
20			<p>Con respecto a la desvinculación administrativa para hacer cambio de empresa y con el ánimo de promover la libre competencia, es bueno que se permita realizar dicha desvinculación en cualquier momento, teniendo en cuenta que siempre van a existir personas que no están de acuerdo con el reglamento de las empresas o que sencillamente, se rehúsan a "cumplir con la normatividad legal vigente", situación que es muy nociva para el desarrollo normal de las empresas.</p> <p>No obstante, se debe reglamentar el proceso de desvinculación administrativa, en el cual, se exija una paz y salvo por parte de la empresa de la cual se desvincula el vehículo, para que esta tenga una herramienta mediante la cual pueda hacer efectivas sus acreencias y por consiguiente, evitar afectaciones tanto financieras como jurídicas y de esta manera, evitar que se presenten situaciones como la que ocurrió con el cambio de servicio de público a particular en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial, que mediante la Resolución 2661 de 2017, se establecieron los requisitos y procedimientos para dicho proceso en el que bastaba con hacer la solicitud formal a la empresa, e independientemente, de la respuesta que se obtuviera podía presentar una nota en la que informaba a la autoridad de tránsito no estar satisfecho con dicha respuesta y así proceder a continuar con el trámite, razón por la cual muchas empresas se vieron afectadas en su parte económica.</p> <p>Debido a esta situación, se pueden evidenciar vehículos que tenían saldos por concepto de rodamiento, seguros y hasta infracciones al transporte, cargadas en la plataforma de la Superintendencia de Puertos y Transporte, hechos por los que en teoría se debería detener cualquier trámite ante los organismos de tránsito, sin embargo, al verificar en la página del RUNT, se evidencia que dichos cambios de servicio efectivamente se realizaron a pesar de tener pendientes por diferentes conceptos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El concepto de paz y salvo con la empresa para el cambio de empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil.</p>

			En conclusión, con el ánimo de no tener afiliados insatisfechos en las empresas, es muy conveniente permitir esos trámites en cualquier momento, pero definir estrategias que permitan a las empresas mantener una solidez económica y no que estas medidas promuevan la desaparición de las empresas de servicio público.		X	NO ACOGIDA. Es importante precisar que para el trámite de desvinculación administrativa, en el proyecto de decreto, se ha establecido en su artículo 2.2.1.3.6.6. , un corto procedimiento, que permita la realización del mismo de manera agil. No obstante se debe tener en cuenta que aunque el procedimiento busca el desvincular el vehículo de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros por carretera, también es cierto que este procedimiento no significa la pérdida de las responsabilidades que en materia civil o comercial se puedan derivar de la relación contractual entre empresa y propietario del vehículo.
			Por último, en representación de conductores, propietarios, usuarios y en general todas las partes interesadas, celebramos la tan anhelada decisión de reglamentar que los vehículos que presten el servicio público individual tipo taxi sean automotores tipo sedán, esto con el fin de mitigar los riesgos en la prestación del servicio y brindar mayor comodidad y seguridad a los usuarios.		X	NO ACOGIDA. Es una opinion personal que atiende al cambio realizado en el presente Decreto.
19/06/2019	<a href="mailto:adprotac2017@gmail.com">adprotac2017@gmail.com</a> <a href="#">ALEXANDER MORENO GAITAN</a>	ALEXANDER MORENO GAITAN	1. La diferencia entre el Artículo 2.2.1.3.1 vigente y el artículo Artículo 2.2.1.3.1, del proyecto de sustitución, es que este último es más descriptivo que el primero, de manera que los efectos de la norma son iguales, sin embargo, consideramos se debe mantener la expresión: "bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte"		X	NO ACOGIDA. El proyecto de Decreto presentado en su artículo 2.2.1.3.1, efectivamente refiere el aludido concepto.
			2. Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi que está en el proyecto es darle claridad a la norma, reduciendo la misma en un solo párrafo. El párrafo 1, el numeral 1 y 2 y el párrafo 2 se suprimen, toda vez que la intención es ser más puntual, además en el artículo 2.2.1.3.6.1 se describe de manera detallada las características y las especificaciones técnicas de los vehículos del servicio básico y el servicio de lujo. Consideramos: que de dar vida nuevamente a la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además aclarar que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte		X	NO ACOGIDA. Se le aclara al ciudadano que el ARTÍCULO 2.2.1.3.3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, ..." se acoge textualmente a la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que: "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." Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto.
			3. El artículo Artículo 2.2.1.3.4 que se llama definiciones se diferencia del artículo Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones del proyecto, toda vez que este, aumenta el glosario de definiciones con los siguientes conceptos:  1. Capacidad transportadora global de la modalidad: Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, determinado por la autoridad competente de la jurisdicción mediante un estudio técnico, consideramos que debe tener específicamente la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte, o se dará un espacio a que los municipios aumente la capacidad sin medida y por fines proselitistas. 2. Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional. Consideramos: debe agregarse que puede ser portado de manera digital.		X	NO ACOGIDA: No es una observación puntual a la redacción del proyecto publicado.
			6. El artículo 2.2.1.3.2.1 Habilidadación DESAPARECEN LOS PARÁGRAFOS 2, 3, 4, 5.  La norma vigente expresa que no podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor, en estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.  La norma redactada en el proyecto expresa que no podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la capacidad transportadora global existente del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos existentes en la respectiva jurisdicción en la modalidad por cambio de empresa. Consideramos: que hay que tener en cuenta que es inevitable que habrá mayor competencia dentro del parque automotor, pero se debe clarificar que la incorporación de vehículos híbridos deberán ser por reposición, y como la intención de la ley en este caso es la aplicación de tecnologías amigables con el medio ambiente, se le debe establecer disposiciones transitorias acorde con la realidad de las empresas y las nuevas exigencias.		X	NO ACOGIDA. Refiriéndose a su expresión "pero se debe clarificar que la incorporación de vehículos híbridos deberán ser por reposición", se aclara que la reglamentación acerca del ingreso de vehículos al parque automotor operará de la misma forma indistintamente del nivel de servicio, y se dará en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.1.
			7. El artículo 2.2.1.3.2.3 define los Requisitos de Habilidadación para personas jurídicas del proyecto, y los simplifica. Consideramos: que se estudie el incremento de habilitaciones que se pueden dar y el control que esto generaría al ministerio y superintendencia de transporte.		X	NO ACOGIDA. La simplificación de los requisitos de habilitación para la persona jurídica, que se proponen en el artículo 2.2.1.3.2.1. y ss., buscan la participación de mas empresas en la prestación del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, para de esta forma incentivar una sana competencia, sin dejar de lado el cumplimiento de los postulados legales que establecen los requisitos para su funcionamiento y los limites legales para el desarrollo de sus actividades.
			8. Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de persona natural. La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos. Consideramos: que de dar vida nuevamente a la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además aclarar que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte. Desaparece el artículo 2.2.1.3.2.8 que habla de las Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998. Desaparece el artículo 2.2.1.3.2.9. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 5º que definía los requisitos para la habilitación en el nivel de lujo.		X	NO ACOGIDA. Se le aclara al ciudadano que el ARTÍCULO 2.2.1.3.3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, ..." se acoge textualmente a la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que: "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." Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto.  En el texto del proyecto corregido desaparece el concepto de capacidad transportadora individual y solo se mantiene la CapacidadTransportadora Global de la Jurisdicción.
			9. En cuanto a la sección 3 de seguros solo se suprime el párrafo 1 y el párrafo 2 transitorio del artículo 2.2.1.3.3.2, la razón es que eran normas de aplicación transitoria. Consideramos que el seguro de accidentes personales para el conductor es muy importante y debería ser obligatorio como el contractual y extracontractual, cubriendo así los tres actores que pueden estar afectados en un accidente.		X	NO ACOGIDA: Desde el texto propuesta en la publicación el seguro de accidentes personales dejó de ser transitorio, tal como lo establece el artículo 2.2.1.3.3.2.

			10. En cuanto a la seguridad social para conductores las exigencias son las mismas. Consideramos es una oportunidad para clarificar que el Servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. Lo que no configura una relación laboral expresa entre el propietario y o empresa, con el conductor que en la práctica el que tiene el verdadero poder sobre el vehículo y la producción del mismo.		X	NO SE ACOGE. Respecto a su expresión : "Lo que no configura una relación laboral expresa entre el propietario y o empresa, con el conductor que en la práctica el que tiene el verdadero poder sobre el vehículo y la producción del mismo". La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera
			11. El proyecto trae como novedad el Artículo 2.2.1.3.5.1. que clasifica los Niveles de servicio en básico y de lujo, los cuales se diferencian porque el primero se presta garantizando al usuario que pueda acceder al servicio, abordando el vehículo directamente en las vías o solicitándolo a través de canales de comunicación de voz y datos y el segundo ofrece a los usuarios condiciones superiores a las del nivel básico en términos de comodidad, accesibilidad, calidad, y seguridad y el acceso por parte del usuario sólo puede realizarse previo registro en la plataforma tecnológica y se debe realizar la solicitud haciendo uso de la misma en cada servicio. Consideramos: colocar un párrafo o al final lo siguiente los proveedores y plataformas solo podrán servir/prestar soportar el servicio digital a través de sus aplicaciones APP a los vehículos que se encuentren autorizados a través de las empresas habilitadas en la modalidad del servicio individual de pasajeros. Las plataformas digitales que fomenten, afilien, incluyan, vehículos que no cumplan con las características especificadas en el decreto serán objeto de sanciones.		X	NO ACOGIDA: en el texto del proyecto en el artículo Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Claramente se establece como requisito para estas: " f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte compuesta de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."
			Vinculación y desvinculación de equipos 12. El artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos. Define las especificaciones técnicas de los vehículos para el nivel básico y para vehículos para el nivel de lujo. Lo que se busca con estas normas es estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, que para tales efectos las autoridades podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros. Consideramos: Establecer un articulado de disposiciones transitorias, para que las empresas se vallan acoplado a las exigencias que son de carácter universal. El vehículo tipo campero no debe estar incluido para la prestación del servicio individual tipo taxi en ninguna de sus modalidades.		X	NO ACOGIDA frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así: " Los vehículos deberán ser clase automóvil sedán, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio." para ambos niveles de servicio. Ahora bien, respecto a las medidas especiales para el uso de vehículos con tecnologías amigables con el medio ambiente aplicables a los equipos en los dos niveles de servicio, pretenden precisamente impulsar el uso de estos, para coadyubar al aire limpio en las ciudades, por eso las autoridades locales podrían establecer estímulos para que estos equipos transiten por áreas de su jurisdicción que por ejemplo hoy requieren de intervenciones ambientales por su alto grado de carga de CO2 en el aire, a eso se refiere el texto del proyecto cuando enuncia que podrán establecerse medidas especiales de restricción de tránsito o acceso a zonas especiales y son las autoridades en su jurisdicción quienes conocen su problemática ambiental y por lo tanto quienes decidan la forma de implementación de las medidas a las que hubiere lugar.
			13. Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La autoridad de transporte competente le asignará la capacidad transportadora individual. La capacidad transportadora operacional de las empresas se constituirá de la sumatoria de las capacidades transportadoras individuales de los vehículos vinculados a la empresa y por tanto las autoridades de transporte no le fijarán capacidad transportadora a las empresas habilitadas para esta modalidad. Consideramos que debe tener específicamente la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte, o se dará un espacio a que los municipios aumenten la capacidad sin medida y control, por fines proselitistas.		X	ACOGIDA PARCIALMENTE. Se eliminan los conceptos de capacidad transportadora operacional y de capacidad transportadora individual. el texto se modifica así: "Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta. La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. " Además en el párrafo 3. del Artículo 2.2.1.3.7.4. se dispone que: " Teniendo en cuenta que la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad corresponde al número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, y se fija para una jurisdicción específica, ya sea: municipal, distrital o metropolitana, no se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa. (...)". Los estudios para fijar la capacidad transportadora global serán objeto de concepto previo del MT: "Párrafo 2. El estudio para la determinación de la capacidad transportadora global o cualquiera de sus incrementos, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de la jurisdicción, que realicen las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte." .
			14. Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa consideramos Desaparece la obligación de mostrar paz y salvo en la empresa nueva en la cual se vincula el vehículo. Lo anterior es una desventaja para la empresa en la cual está afiliado el vehículo, sumado a la otra prerrogativa establecida en el párrafo 2 del mismo artículo que dice de conformidad con lo previsto la ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación. Adicionalmente El artículo 2.2.1.3.6.5, del proyecto de sustitución obvió el tema del proceso de desintegración con fines de reposición y la cesación de la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte. Consideramos se debe tener en cuenta el proceso de desintegración con fines de reposición.		X	NO ACOGIDA. El concepto de paz y salvo con la empresa para el cambio de empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil. Así mismo, la desintegración por reposición esta nombrada en el artículo 2.2.1.3.6.6. y es tenida en cuenta como parte dentro del proceso de reposición del vehículo.

			<p>15. Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa El artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa del proyecto de sustitución, deja en desventaja a la empresa habilitada, frente al propietario del vehículo, porque, en cualquier momento decide desvincularse de esta, podrá hacerlo sin restricción alguna, toda vez que cualquiera de las partes que suscribió el contrato de vinculación, podrá solicitar en cualquier tiempo la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, para lo cual se deberá adjuntar carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa.</p> <p>Las únicas herramientas que le quedan a la empresa son las obligaciones civiles o comerciales que se deriven del contrato de vinculación, de tal manera que será necesario ajustar y condicionar los requisitos de vinculación, teniendo en cuenta que el contrato de vinculación del equipo se registró por las normas del derecho privado.</p> <p>El Parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa, también pone en desventaja a la empresa porque Cuando la solicitud de desvinculación sea solicitada por la empresa, la carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa, deberá ser presentada por el propietario del vehículo a desvincular en el término de cinco (5) días y En el evento que el citado documento no sea aportado al trámite de desvinculación, no procederá la desvinculación administrativa.</p> <p>Consideramos Frente a esto es necesario equilibrar las cargas para darles un trato igualitario a la persona natural y a la persona jurídica que también es sujeto de derechos y obligaciones. Otra desventaja con la que se encuentra la empresa de transporte individual de pasajeros taxi consiste en que la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.</p>		X	NO ACOGIDA. Efectivamente frente a la desvinculación administrativa de que trata el artículo El artículo 2.2.1.3.6.6., se ratifica que es un contrato que se rige por las normas del derecho privado, el trámite de desvinculación para efectos de la prestación del servicio no va en detrimento de las acciones civiles y comerciales que se deriven del mismo y que podrán ser exigidas por las partes, de allí que no haya desprotección de los extremos contractuales.
			<p>16. Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos nuevos, ¿a excepción de aquellos que sean parte de programas especiales o pruebas pilotos autorizadas por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte? y previo cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine el Ministerio de Transporte en conjunto con la autoridad territorial competente. Consideramos clarificar que no se dará aumento en la capacidad transportadora.}</p>		X	NO ACOGIDA. la excepción se refiere a las características de los vehículos. Ahora bien, se ajusta el texto del artículo en el proyecto y se expresa en el Artículo 2.2.1.3.7.2. Ingreso de los vehículos, que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición. así mismo aclara que " No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico (...); estudio que deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte. Prevee además el artículo, que el ingreso de los vehículos por incremento y por reposición a la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad en una jurisdicción, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos o no usados y en este sentido se podrían dar excepciones para aquellos vehículos que sean parte de programas especiales o pruebas pilotos autorizadas por Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente.
			<p>17. Artículo 2.2.1.3.7.3. Consideramos aclarar el procedimiento o estudio para determinar las necesidades de aumento en el parque automotor y ratificar la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte.</p>		X	NO ACOGIDA: el texto del Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equip, ya claramente dispone que La determinación de la capacidad transportadora global en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi y los incrementos de la misma en una jurisdicción son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico al menos una vez cada seis (6) años. Determina que : "Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo."y que hasta tanto se expida dicha reglamentación, los estudios de determinación de necesidad de equipos se elaborarán teniendo en cuenta los parámetros técnicos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.3 del Decreto 1079 de 2015 vigentes a la fecha de expedición de la presente sustitución. Además, en el parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.7.2. ya expresamente preceptua que: "Parágrafo 2. El estudio para la determinación de la capacidad transportadora global o cualquiera de sus incrementos, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de la jurisdicción, que realicen las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte. ".
			<p>18. Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. Trae como novedad el Parágrafo 2. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción, como parte de la realización del sorteo público, deberá promover el uso de tecnologías cero emisiones, para tal efecto podrá dar prelación en la asignación de la capacidad transportadora individual a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de adquirir vehículos eléctricos o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio. La suscripción del compromiso solo le permitirá al interesado obtener una capacidad transportadora individual.</p> <p>Consideramos: esto puede generar un aumento en el parque automotor, debe reiterarse la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte previo estudio.</p>		X	NO ACOGIDA. Parece haber un error de interpretación del parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.7.4. del proyecto en estudio, este no se refiere a incrementar el número de vehículos, se trata de promover el uso de tecnologías cero emisiones dando prelación en el sorteo a aquellos que se comprometan a matricular ese tipo de vehículos, pero el sorteo se hará sobre el número de vehículos que haya determinado el estudio de necesidades al que esta obligado la autoridad para el ingreso por incremento. El texto del reglamento debe leerse e interpretarse en todo su contexto. Ya en el parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.7.2. se obliga a las autoridades a someter a concepto del MT el mencionado estudio.
			<p>19. Artículo 2.2.1.3.8.5. Consideramos: Los puntos 3,4,5,6 para la expedición de la tarjeta de operación ya no deben solicitarse, porque esos datos están en RUNT, volverlos a solicitar copias implica un retroceso en la expedición de la tarjeta de operación que hoy en día es verificada en tiempo real por las autoridades de tránsito.</p> <p>Adicionalmente siendo consistentes con nuestras consideraciones el seguro de accidentes personales es demasiado importante por lo cual debería ser un documento requisito para la expedición de la tarjeta de control.</p>		X	ACOGIDA PARCIALMENTE. Se eliminó el numeral 3., es decir que ya no se solicita la copia de la Licencia de Tránsito de los vehículos y a cambio solo se le solicita que indique el número de la Licencia; se eliminó el numeral 4. que requería la copia de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito-SOAT; se eliminó la solicitud de copia de la Revisión Técnico-Mecánica y no se eliminó el numeral 6. que hacía referencia a la Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de la empresa.
			<p>20. Artículo 2.2.1.3.8.10 Consideramos reiterar que la tarjeta de operación es un documento que sustenta la prestación del servicio</p>		X	NO ACOGIDA. El Artículo 2.2.1.3.8.10 del proyecto de Decreto hace referencia a la "Tarjeta de Control" y no de Operación. Así mismo, se definió que la Tarjeta de Control es el sustento de la operación del vehículo en el Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi y se hace en el Artículo 2.2.1.3.8.13. De otra parte, en la definición del artículo 2.2.1.3.8.1., es bastante claro que la tarjeta de operación es el documento que autoriza el uso de un vehículo automotor como medio para prestar el servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la persona natural o jurídica debidamente habilitada en la modalidad.

			21. Artículo 2.2.1.3.8.16 Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Numeral 1. Nivel de Servicio Básico. Consideramos aplicar la ley 769 art 2. TAXIMETRO en todo el territorio nacional.		X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de Tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC, pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "".
			22. Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias. Trae como novedad En el nivel de lujo, el servicio se prestará a través de conductores que cuenten con certificación de competencia laboral en normas propias del oficio, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte. Sólo pueden conducir vehículos, en el servicio del nivel de lujo, conductores que estén previamente inscritos en la plataforma tecnológica. Consideramos: existen otro tipo de instituciones a las que puede acceder un conductor para certificar su competencia laboral como conductor de taxi.	X		ACOGIDA. Se propone en el artículo 2.2.1.3.9.1. y demás apartes del proyecto de decreto que versan sobre el tema de la preparación de los conductores, en los programas de formación, estos deberán contar con capacitación y/o certificación de competencias, ampliando el espectro para que otra serie de instituciones de educación puedan capacitar a los conductores y expedir el respectivo certificado que lo acredite. Se hizo una nueva redacción del inciso del Artículo 2.2.1.3.9.1 que dice: "Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte".
			23 Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, consideramos: en este punto también se pueden colocar las obligaciones y deberes de las plataformas electrónicas.		X	NO ACOGIDA. Este artículo 2.2.1.3.10.1., precisamente ya establece las Características mínimas de las plataformas, a su vez el mismo artículo dispone en el Parágrafo 2. que el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las condiciones para la operación y autorización de plataformas tecnológicas que permitan la interrelación del usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con los conductores y vehículos que ostenten la autorización de la autoridad territorial para prestarlo - tarjeta de operación y tarjeta de control. Características y condiciones que deberán mantener las plataformas para de esta forma ostentar el permiso o habilitación para su operación.
			24 El proyecto de sustitución del capítulo 3 del decreto 1079 de 2015, trae una nueva sección que se llama: SECCIÓN 10 Plataformas Tecnológicas. Consideramos: Este tema deberá ser analizado junto con los directamente afectados con esta norma en armonía con el Artículo 2.2.1.3.11.5. Plataformas tecnológicas habilitadas.		X	NO ACOGIDA. El artículo 2.2.1.3.11.5., del proyecto determina un término dentro del cual las plataformas tecnológicas ya habilitadas, deberán demostrar el cumplimiento de las condiciones de operación y autorización ahora establecidas, por ello es claro que estos deberán ajustarse a la nueva normatividad para su operación.
			2. Solicitamos ser partícipes de las mesas de trabajo o discusión que prevea el ministerio para efectos del proyecto de modificación.	X		ACOGIDA. Se incluyen en la agenda de reuniones
19/06/2019	DIANA VALENCIA agetrans@hotmail.com	COOTAXCART	1. La diferencia entre el Artículo 2.2.1.3.1 vigente y el artículo Artículo 2.2.1.3.1, del proyecto de sustitución, es que este último es más descriptivo que el primero, de manera que los efectos de la norma son iguales, sin embargo, consideramos se debe mantener la expresión: "bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte"		X	NO ACOGIDA. El proyecto de Decreto presentado en su artículo 2.2.1.3.1, efectivamente refiere el aludido concepto.
			2. Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi que está en el proyecto es darle claridad a la norma, reduciendo la misma en un solo párrafo. El párrafo 1, el numeral 1 y 2 y el párrafo 2 se suprimen, toda vez que la intención es ser más puntual, además en el artículo 2.2.1.3.6.1 se describe de manera detallada las características y las especificaciones técnicas de los vehículos del servicio básico y el servicio de lujo. Consideramos: que de dar vida nuevamente a la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además aclarar que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte		X	NO ACOGIDA. Se le aclara al ciudadano que el ARTÍCULO 2,2,1,3,3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, ..." se acoge textualmente a la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que: "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." Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto.
			3. El artículo Artículo 2.2.1.3.4 que se llama definiciones se diferencia del artículo Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones del proyecto, toda vez que este, aumenta el glosario de definiciones con los siguientes conceptos: 1. Capacidad transportadora global de la modalidad: Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, determinado por la autoridad competente de la jurisdicción mediante un estudio técnico, consideramos que debe tener específicamente la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte, o se dará un espacio a que los municipios aumente la capacidad sin medida y por fines proselitistas. 2. Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional. Consideramos: debe agregarse que puede ser portado de manera digital.		X	NO SE ACOGE: No es una observación puntual a la redacción del proyecto publicado.

			<p>4. El artículo 2.2.1.3.2.1 Habilitación DESAPARECEN LOS PARÁGRAFOS 2, 3, 4, 5.</p> <p>La norma vigente expresa que no podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor, en estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.</p> <p>La norma redactada en el proyecto expresa que no podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la capacidad transportadora global existente del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos existentes en la respectiva jurisdicción en la modalidad por cambio de empresa.</p> <p>Consideramos: que hay que tener en cuenta que es inevitable que habrá mayor competencia dentro del parque automotor, pero se debe clarificar que la incorporación de vehículos híbridos deberán ser por reposición, y como la intención de la ley en este caso es la aplicación de tecnologías amigables con el medio ambiente, se le debe establecer disposiciones transitorias acorde con la realidad de las empresas y las nuevas exigencias.</p>		X	NO ACOGIDA. Refiriéndose a su expresión "pero se debe clarificar que la incorporación de vehículos híbridos deberán ser por reposición", se aclara que la reglamentación acerca del ingreso de vehículos al parque automotor operará de la misma forma indistintamente del nivel de servicio, y se dará en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.1.
			<p>5. El artículo 2.2.1.3.2.3 define los Requisitos de Habilitación para personas jurídicas del proyecto, y los simplifica. Consideramos: que se estudie el incremento de habilitaciones que se pueden dar y el control que esto generaría al ministerio y superintendencia de transporte.</p>		X	NO ACOGIDA. La simplificación de los requisitos de habilitación para la persona jurídica, que se proponen en el artículo 2.2.1.3.2.1. y ss., buscan la participación de mas empresas en la prestación del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, para de esta forma incentivar una sana competencia, sin dejar de lado el cumplimiento de los postulados legales que establecen los requisitos para su funcionamiento y los limites legales para el desarrollo de sus actividades.
			<p>6. Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de persona natural. La persona natural que pretenda habilitarse como persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos. Consideramos: que de dar vida nuevamente a la habilitación individual se debe de exigir el cumplimiento de estas personas con los PESV y PESST, además aclarar que para habilitarse deben de estar a paz y salvo en todo aspecto, esto evitando las malas prácticas en el transporte.</p> <p>Desaparece el artículo 2.2.1.3.2.8 que habla de las Empresas Habilitadas en vigencia de los Decretos 091 y 1558 de 1998.</p> <p>Desaparece el artículo 2.2.1.3.2.9. Adicionado por el Decreto 2297 de 2015, artículo 5º que definía los requisitos para la habilitación en el nivel de lujo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Se le aclara al ciudadano que el ARTÍCULO 2.2.1.3.3 Define la Modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, cuando se refiere a: "...empresa, persona natural, o jurídica, ..." se acoge textualmente a la ley 336 de 1996 en su artículo Artículo 9 que textualmente preceptúa que: "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."</p> <p>Todas las empresas, las jurídicas y las de persona natural, están obligadas por el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 a diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), no es objeto de este decreto.</p> <p>En el texto del proyecto corregido desaparece el concepto de capacidad transportadora individual y solo se mantiene la CapacidadTransportadora Global de la Jurisdicción.</p>
			<p>7. En cuanto a la sección 3 de seguros solo se suprime el parágrafo 1 y el parágrafo 2 transitorio del artículo 2.2.1.3.3.2, la razón es que eran normas de aplicación transitoria. Consideramos que el seguro de accidentes personales para el conductor es muy importante y debería ser obligatorio como el contractual y extracontractual, cubriendo así los tres actores que pueden estar afectados en un accidente.</p>		X	NO ACOGIDA: El seguro de accidentes personales sigue siendo norma de obligatorio cumplimiento en el proyecto de decreto presentado, tal como lo establece el artículo 2.2.1.3.3.2.
			<p>8. En cuanto a la seguridad social para conductores las exigencias son las mismas. Consideramos es una oportunidad para clarificar que el Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. Lo que no configura una relación laboral expresa entre el propietario y o empresa, con el conductor que en la práctica el que tiene el verdadero poder sobre el vehículo y la producción del mismo.</p>		X	<p>NO SE ACOGE. Respecto a su expresión: "Lo que no configura una relación laboral expresa entre el propietario y o empresa, con el conductor que en la práctica el que tiene el verdadero poder sobre el vehículo y la producción del mismo".</p> <p>La ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.</p> <p>Ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera.</p>
			<p>9. El proyecto trae como novedad el Artículo 2.2.1.3.5.1. que clasifica los Niveles de servicio en básico y de lujo, los cuales se diferencian porque el primero se presta garantizando al usuario que pueda acceder al servicio, abordando el vehículo directamente en las vías o solicitándolo a través de canales de comunicación de voz y datos y el segundo ofrece a los usuarios condiciones superiores a las del nivelbásico en términos de comodidad, accesibilidad, calidad, y seguridad y el acceso por parte del usuario sólo puede realizarse previo registro en la plataforma tecnológica y se debe realizar la solicitud haciendo uso de la misma en cada servicio.</p> <p>Consideramos: colocar un parágrafo o al final lo siguiente los proveedores y plataformas solo podrán servir/prestar soporte el servicio digital a través de sus aplicaciones APP a los vehículos que se encuentren autorizados a través de las empresas habilitadas en la modalidad del servicio individual de pasajeros. Las plataformas digitales que fomenten, afilien, incluyan, vehículos que no cumplan con las características especificadas en el decreto serán objeto de sanciones.</p>		X	<p>NO ACOGIDA: en el texto del proyecto en el artículo Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Claramente se establece como requisito para estas:</p> <p>" f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componte de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."</p>
			<p>Vinculación y desvinculación de equipos</p> <p>10. El artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos. Define las especificaciones técnicas de los vehículos para el nivel básico y para vehículos para el nivel de lujo. Lo que se busca con estas normas es estimular el uso de vehículos de tecnología amigable con el medio ambiente con motor a gas natural, híbrido o eléctrico, que para tales efectos las autoridades podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otros. Consideramos: Establecer un articulado de disposiciones transitorias, para que las empresas se vallan acopiando a las exigencias que son de carácter universal.</p> <p>El vehículo tipo campero no debe estar incluido para la prestación del servicio individual tipo taxi en ninguna de sus modalidades.</p>		X	<p>NO ACOGIDA frente a los vehículos campero, se ajustó la redacción, así: " Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales, camioneta cerrada de mínimo cuatro puertas laterales en ambos niveles de servicio," para ambos niveles de servicio.</p> <p>Ahora bien, respecto a las medidas especiales para el uso de vehículos con tecnologías amigables con el medio de ambiente aplicables a los equipos en los dos niveles de servicio, pretenden precisamente impulsar el uso de estos, para coadyubar al aire limpio en las ciudades, por eso las autoridades locales podrían establecer estímulos para que estos equipos transiten por áreas de su jurisdicción que por ejemplo hoy requieren de intervenciones ambientales por su alto grado de carga de CO2 en el aire, a eso se refiere el texto del proyecto cuando enuncia que podrán establecerse medidas especiales de restricción de tránsito o acceso a zonas especiales y son las autoridades en su jurisdicción quienes conocen su problemática ambiental y por lo tanto quienes decidan la forma de implementación de las medidas a las que hubiere lugar.</p>

			<p>11. Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La autoridad de transporte competente le asignará la capacidad transportadora individual.</p> <p>La capacidad transportadora operacional de las empresas se constituirá de la sumatoria de las capacidades transportadoras individuales de los vehículos vinculados a la empresa y por tanto las autoridades de transporte no le fijarán capacidad transportadora a las empresas habilitadas para esta modalidad. Consideramos que debe tener específicamente la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte, o se dará un espacio a que los municipios aumenten la capacidad sin medida y control, por fines proselitistas.</p>	X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se eliminan los conceptos de capacidad transportadora operacional y de capacidad transportadora individual. el texto se modifica así: "Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta.</p> <p>La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. "</p> <p>Además en el párrafo 3. del Artículo 2.2.1.3.7.4. se dispone que: " Teniendo en cuenta que la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad corresponde al número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, y se fija para una jurisdicción específica, ya sea: municipal, distrital o metropolitana, no se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa. (...)".</p> <p>Los estudios para fijar la capacidad transportadora global serán objeto de concepto previo del MT: "Párrafo 2. El estudio para la determinación de la capacidad transportadora global o cualquiera de sus incrementos, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de la jurisdicción, que realicen las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte." .</p>
			<p>12. Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa consideramos Desaparece la obligación de mostrar paz y salvo en la empresa nueva en la cual se vincula el vehículo. Lo anterior es una desventaja para la empresa en la cual está afiliado el vehículo, sumado a la otra prerrogativa establecida en el párrafo 2 del mismo artículo que dice de conformidad con lo previsto la ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación.</p> <p>Adicionalmente El artículo 2.2.1.3.6.5, del proyecto de sustitución obvió el tema del proceso de desintegración con fines de reposición y la cesación de la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte. Consideramos se debe tener en cuenta el proceso de desintegración con fines de reposición.</p>	X	<p>NO ACOGIDA. El concepto de paz y salvo con la empresa para el cambio de empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil.</p> <p>Así mismo, la desintegración por reposición esta nombrada en el artículo 2.2.1.3.6.6. y es tenida en cuenta como parte dentro del proceso de reposición del vehículo.</p>
			<p>13. Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa El artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa del proyecto de sustitución, deja en desventaja a la empresa habilitada, frente al propietario del vehículo, porque, en cualquier momento decide desvincularse de esta, podrá hacerlo sin restricción alguna, toda vez que cualquiera de las partes que suscribió el contrato de vinculación, podrá solicitar en cualquier tiempo la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, para lo cual se deberá adjuntar carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa.</p> <p>Las únicas herramientas que le quedan a la empresa son las obligaciones civiles o comerciales que se deriven del contrato de vinculación, de tal manera que será necesario ajustar y condicionar los requisitos de vinculación, teniendo en cuenta que el contrato de vinculación del equipo se registró por las normas del derecho privado.</p> <p>El Párrafo 1 del artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa, también pone en desventaja a la empresa porque Cuando la solicitud de desvinculación sea solicitada por la empresa, la carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa, deberá ser presentada por el propietario del vehículo a desvincular en el término de cinco (5) días y En el evento que el citado documento no sea aportado al trámite de desvinculación, no procederá la desvinculación administrativa.</p> <p>Consideramos Frente a esto es necesario equilibrar las cargas para darles un trato igualitario a la persona natural y a la persona jurídica que también es sujeto de derechos y obligaciones. Otra desventaja con la que se encuentra la empresa de transporte individual de pasajeros taxi consiste en que la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.</p>	X	<p>NO ACOGIDA. Efectivamente frente a la desvinculación administrativa de que trata el artículo El artículo 2.2.1.3.6.6., se ratifica que es un contrato que se rige por las normas del derecho privado, el trámite de desvinculación para efectos de la prestación del servicio no va en detrimento de las acciones civiles y comerciales que se deriven del mismo y que podrán ser exigidas por las partes, de allí que no haya desprotección de los extremos contractuales.</p>
			<p>14. Artículo 2.2.1.3.7.2. Estado de los vehículos nuevos, ¿a excepción de aquellos que sean parte de programas especiales o pruebas pilotos autorizadas por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte? y previo cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine el Ministerio de Transporte en conjunto con la autoridad territorial competente. Consideramos clarificar que no se dará aumento en la capacidad transportadora.)</p>	X	<p>NO ACOGIDA. la excepción se refiere a las características de los vehículos.</p> <p>Ahora bien, se ajusta el texto del artículo en el proyecto y se expresa en el Artículo 2.2.1.3.7.2. Ingreso de los vehículos, que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición. así mismo aclara que " No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico (...)"; estudio que deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte. Prevee además el artículo, que el ingreso de los vehículos por incremento y por reposición a la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad en una jurisdicción, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos o no usados y en este sentido se podrían dar excepciones para aquellos vehículos que sean parte de programas especiales o pruebas pilotos autorizadas por Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente.</p> <p>En cumplimiento de lo ordenado por la ley, el proyecto prevé que la asignación de nuevas matrículas se hará por sorteo público, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.</p> <p>Además que el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas bajo las cuales la autoridad competente de la jurisdicción, adelantará el sorteo para la asignación del derecho de matrícula de un vehículo, para su ingreso por incremento a la capacidad transportadora global de esa jurisdicción".</p>
			<p>17. Artículo 2.2.1.3.7.3. Consideramos aclarar el procedimiento o estudio para determinar las necesidades de aumento en el parque automotor y ratificar la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte.</p>	X	<p>NO ACOGIDA: el texto del Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equip, ya claramente dispone que La determinación de la capacidad transportadora global en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi y los incrementos de la misma en una jurisdicción son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico al menos una vez cada seis (6) años. Determina que : "Párrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo."y que hasta tanto se expida dicha reglamentación, los estudios de determinación de necesidad de equipos se elaborarán teniendo en cuenta los parámetros técnicos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.3 del Decreto 1079 de 2015 vigentes a la fecha de expedición de la presente sustitución.</p> <p>Además, en el párrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.7.2. ya expresamente preceptúa que: "Párrafo 2. El estudio para la determinación de la capacidad transportadora global o cualquiera de sus incrementos, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de la jurisdicción, que realicen las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte." .</p>

			<p>18. Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas. Trae como novedad el Parágrafo 2. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción, como parte de la realización del sorteo público, deberá promover el uso de tecnologías cero emisiones, para tal efecto podrá dar prelación en la asignación de la capacidad transportadora individual a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de adquirir vehículos eléctricos o con tecnologías cero emisiones para la prestación del servicio. La suscripción del compromiso solo le permitirá al interesado obtener una capacidad transportadora individual.</p> <p>Consideramos: esto puede generar un aumento en el parque automotor, debe reiterarse la obligatoriedad de la aprobación del ministerio de transporte previo estudio.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Parece haber un error de interpretación del paragrafo 2 del artículo 2.2.1.3.7.4. del proyecto en estudio, este no se refiere a incrementar el numero de vehículos, se trata de promover el uso de tecnologías cero emisiones dando prelación en el sorteo a aquellos que se comprometan a matricular ese tipo de vehículos, pero el sorteo se hara sobre el numero de vehículos que haya determinado el estudio de necesidades al que esta obligado la autoridad para el ingreso por incremento. El texto del reglamento debe leerse e interpretarse en todo su contexto. Ya en el parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.7.2. se obliga a las autoridades a someter a concepto del MT el mencionado estudio.</p>
			<p>19. Artículo 2.2.1.3.8.5. Consideramos: Los puntos 3,4,5,6 para la expedición de la tarjeta de operación ya no deben solicitarse, porque esos datos están en RUNT, volverlos a solicitar copias implica un retroceso en la expedición de la tarjeta de operación que hoy en día es verificada en tiempo real por las autoridades de tránsito.</p> <p>Adicionalmente siendo consistentes con nuestras consideraciones el seguro de accidentes personales es demasiado importante por lo cual debería ser un documento requisito para la expedición de la tarjeta de control.</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se eliminó el numeral 3., es decir que ya no se solicita la copia de la Licencia de Tránsito de los vehículos y a cambio solo se le solicita que indique el número de la Licencia; se eliminó el numeral 4. que requería la copia de la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito-SOAT; se eliminó la solicitud de copia de la Revisión Técnico-Mecánica y no se eliminó el numeral 6. que hacía referencia a la Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de la empresa.</p>
			<p>20. Artículo 2.2.1.3.8.10 Consideramos reiterar que la tarjeta de operación es un documento que sustenta la prestación del servicio</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El Artículo 2.2.1.3.8.10 del proyecto de Decreto hace referencia a la "Tarjeta de Control" y no de Operación. Así mismo, se definió que la Tarjeta de Control es el sustento de la operación del vehículo en el Servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi y se hace en el Artículo 2.2.1.3.8.13. De otra parte. en la definición del artículo 2.2.1.3.8.1., es bastante claro que la tarjeta de operación es el documento que autoriza el uso de un vehículo automotor como medio para prestar el servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la persona natural o jurídica debidamente habilitada en la modalidad.</p>
			<p>21. Artículo 2.2.1.3.8.16 Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Numeral 1. Nivel de Servicio Básico. Consideramos aplicar la ley 769 art 2. TAXIMETRO en todo el territorio nacional.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>22. Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias. Trae como novedad En el nivel de lujo, el servicio se prestará a través de conductores que cuenten con certificación de competencia laboral en normas propias del oficio, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte. Sólo pueden conducir vehículos, en el servicio del nivel de lujo, conductores que estén previamente inscritos en la plataforma tecnológica. Consideramos: existen otro tipo de instituciones a las que puede acceder un conductor para certificar su competencia laboral como conductor de taxi.</p>		X	<p>ACOGIDA. Se propone en el artículo 2.2.1.3.9.1. y demás apartes del proyecto de decreto que versan sobre el tema de la preparación de los conductores, en los programas de formación, estos deberán contar con capacitación y/o certificación de competencias, ampliando el espectro para que otra serie de instituciones de educación puedan capacitar a los conductores y expedir el respectivo certificado que lo acredite. Se hizo una nueva redacción del inciso del Artículo 2.2.1.3.9.1 que dice: "Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte".</p>
			<p>23 Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, consideramos: en este punto también se pueden colocar las obligaciones y deberes de las plataformas electrónicas.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Este artículo 2.2.1.3.10.1., precisamente ya establece las Características mínimas de las plataformas. a su vez el mismo artículo dispone en el Parágrafo 2. que el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las condiciones para la operación y autorización de plataformas tecnológicas que permitan la interrelación del usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con los conductores y vehículos que ostenten la autorización de la autoridad territorial para prestarlo - tarjeta de operación y tarjeta de control. Características y condiciones que deberán mantener las plataformas para de esta forma ostentar el permiso o habilitación para su operación.</p>
			<p>24 El proyecto de sustitución del capítulo 3 del decreto 1079 de 2015, trae una nueva sección que se llama: SECCIÓN 10 Plataformas Tecnológicas. Consideramos: Este tema deberá ser analizado junto con los directamente afectados con esta norma en armonía con el Artículo 2.2.1.3.11.5. Plataformas tecnológicas habilitadas.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El artículo 2.2.1.3.11.5., del proyecto determina un término dentro del cual las plataformas tecnológicas ya habilitadas, deberán demostrar el cumplimiento de las condiciones de operación y autorización ahora establecidas, por ello es claro que estos deberán ajustarse a la nueva normatividad para su operación.</p>
			<p>2. Solicitamos ser partícipes de las mesas de trabajo o discusión que prevea el ministerio para efectos del proyecto de modificación.</p>		X	<p>ACOGIDA. Se incluyen en la agenda de reuniones</p>

	19/06/2019	María Fernanda Quiñones natalia.martinez@cce.org.co	Cámara Colombiana de Comercio Electrónico	<p>Respecto al Artículo 2.2.1.3.11.5 agradecemos tener en cuenta los siguientes aspectos:</p> <p>"Artículo 2.2.1.3.11.5. Plataformas tecnológicas habilitadas. Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte para ser utilizadas por parte de las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, tendrán un término de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, para demostrar el cumplimiento de las condiciones de operación y autorización.» (subrayado fuera del texto)</p> <p>Solicitamos a usted muy amablemente, eliminar el artículo citado, y toda referencia relacionadas a la habilitación de Plataformas Tecnológicas, toda vez que la imposición de permisos para operar y requisitos de habilitación sobre las plataformas tecnológicas, genera una violación al principio de neutralidad de la red.</p> <p>La neutralidad de la Red se constituye como un principio indispensable para el desarrollo de la Economía Digital y el crecimiento del Comercio Electrónico. De establecerse restricciones al principio de neutralidad, el Comercio Electrónico que no cuente con la capacidad de pago para promover o comercializar sus productos, podría desaparecer.</p> <p>Ningún portal o contenido puede ser objeto de registro, bloqueo o diferenciación arbitraria, no obstante, encontramos que en el Proyecto de Decreto se impone a las plataformas tecnológicas la necesidad de cumplir con un permiso previo para operar, afectando así el principio de neutralidad de la red que está proclamado en la ley colombiana y que permite a los contenidos no ser discriminados ni prohibidos salvo las excepciones contempladas expresamente.</p> <p>Entendemos que para prestar servicios de transporte se requiere habilitación por parte del Ministerio de Transporte, sin embargo, no ocurre ni debiera ocurrir lo mismo con los servicios de contenidos y aplicaciones (entre los que se encuentran las plataformas tecnológicas). Pues así estas sean utilizadas en actividades relacionadas con el transporte no son un servicio público de transporte. Esto es precisamente porque a través de la aplicación o plataforma no es posible movilizar ni desplazar personas o cosas de un lugar a otro.</p> <p>La provisión de contenidos y aplicaciones, pertenecen al sector de las tecnologías de la información y las comunicaciones ("TIC"), y de conformidad con la Ley 1341 de 2009 son actividades que no requieren ningún tipo de habilitación para poder ser realizadas. En ese sentido, para desarrollar aplicaciones y contenidos y ponerlos a disposición del público no se requiere ningún tipo de habilitación (licencia, concesión, autorización, permiso, etc.), independientemente que esta aplicación pueda ser utilizada en el sector de transporte, el financiero, el de salud, las telecomunicaciones, etc.</p> <p>Dicho de otra manera, las aplicaciones que con muy buen criterio han sido promovidas por el Gobierno Nacional, permiten que quienes tienen una necesidad de información o tecnología la satisfagan. Se trata de una actividad libre, no regulada, que es el resultado del ejercicio de la libre empresa y la libertad económica.</p> <p>La política pública del Gobierno ha pretendido promover el sector digital, por lo cual imponer restricciones y limitaciones a las plataformas tecnológicas, es totalmente contrario a la premisa del Estado según la cual el uso de las tecnologías es la herramienta para el mejoramiento del flujo de información, para el desarrollo de la empresa colombiana, y para facilitar las conexiones entre los que ofrecen un servicio y los que lo necesitan.</p> <p>El artículo 2 de la Ley 1341 dispone los principios orientadores de la ley de telecomunicaciones y se refiere al Prioridad al acceso y uso de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones como aquel que se materializa en que el Estado, y particularmente las autoridades del sector TIC, "deberán colaborar, dentro del marco de sus obligaciones, para priorizar el acceso y uso a las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en la producción de bienes y servicios, en condiciones no discriminatorias en la conectividad, la educación, los contenidos y la competitividad."</p> <p>El mismo artículo 2 recoge, dentro del principio de neutralidad tecnológica, la finalidad de "fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones".</p> <p>Por último, resulta importante resaltar que el artículo 4 de la Ley 1341 es claro en que los fines del Estado y la intervención de éste mediante regulación en el sector TIC tiene los siguientes fines:</p> <p>"3. Promover el desarrollo de contenidos y aplicaciones, la prestación de servicios que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la masificación del Gobierno en Línea." Considerando lo anteriormente expresado, reiteramos que ninguna Plataforma Tecnológica o app debe ser objeto de registro, habilitación o permiso de operación, por lo cual agradecemos el retiro de toda disposición que imponga una limitación a las plataformas tecnológicas.</p>			
23				<p>NO ACOGIDA. Con relación a la observación presentada, es preciso indicar en primer lugar que de conformidad con lo establecido en los literales b, d y e del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, así mismo, la Ley 336 de 1996 en su artículo 2 indica que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.</p> <p>Por otra parte, El decreto 2060 de 2015, reglamentó los sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, y los define como un "conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general"</p> <p>Así mismo, el artículo 2.5.2.1. ibidem estableció que el ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) es el Ministerio de Transporte, el cual es la autoridad encargada de formular la política pública de los sistemas y regular su procedimiento e implementación.</p> <p>La habilitación de plataformas, contenida en el proyecto de Decreto, se establece teniendo en cuenta que las plataformas tecnológicas son usadas como apoyo a la gestión logística para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.</p> <p>Aunado a lo anterior, es preciso indicar que la habilitación de plataformas tecnológicas obedece a la aplicación del principio a la garantía de la seguridad de todos los usuarios, al establecer unos requisitos mínimos que observan la relación directa con el servicio público de transporte, como lo es, por citar un ejemplo, que el mismo sea prestado con vehículos vinculados a una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, que se encuentre habilitada, es decir de servicio público que cuentan con tarjeta de operación vigente, conducidos por conductores también autorizados por autoridad competente es decir que cuentan con tarjeta de control vigente.</p> <p>Ahora bien, con respecto a la intervención del estado en el sector de las tecnologías de la información y las comunicaciones, que cita la Ley 1341 de 2009, en su artículo 4, es preciso indicar que, en desarrollo de los principios de intervención contenidos en la Constitución Política, el Estado interviene en el sector las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, entre otros para "1. Proteger los derechos de los usuarios, velando por la calidad, eficiencia y adecuada provisión de los servicios". En este caso, teniendo en cuenta que cuando las plataformas tecnológicas son usadas como un medio para apoyar el proceso logístico de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, corresponde la regulación del estado.</p>		x	
	6/19/2019	Michel Barrero Roche Secretaría de Organización sindinal@hotmail.com	Sindicato Nacional del Transporte de Colombia " SINDINAL."	<p>Tener en cuenta que el Decreto 1079 es recopilatorio y no es sujeto de transformación jurídica.</p> <p>De donde salen las facultades para la creación de modo de transporte como la básica y de lujo? creemos que deben ser a través de leyes (Congreso) a fin de evitar demandas.</p>		x	<p>NO ACOGIDA: Se hace uso de facultades constitucionales y legales en especial las conferidas por los artículos 189, numeral 11, de la Constitución Política de Colombia; 3, numerales 2 y 6, de la Ley 105 de 1993; 11 y 17 de la Ley 336 de 1996. Así mismo se le aclara al ciudadano que no se está creando un nuevo "MODOS" de transporte, para los efectos de este decreto, el Modo es: terrestre; la Modalidad es servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi a la que se le reglamentan dos niveles de servicio.</p>

			En la parte considerativa del borrador se le permite a las autoridades territoriales la definición del uso de las plataformas tecnológicas asunto bastante peligroso y como ejemplo el caso Bogota con sus famosas tabletas no podemos dejarle la posibilidad a los municipios que se extralimiten en sus funciones, cuando se dice que con esta reforma se busca disminuir la gravedad de los accidentes de tránsito en el país, entonces se debe pensar en la infraestructura vial es decir a tono con lo internacional, no solamente en aspectos de los automotores.		X	NO ACOGIDA: En la sección 5 del proyecto de Decreto, se precisa que a la facultad del uso de plataforma tecnológica de las autoridades territoriales, es exclusivamente a aquellas relacionadas con el desempeño y funcionalidad necesarias para obtener los resultados perseguidos y que ningún caso las disposiciones que se expidan podrán imponer condiciones que impidan o que afecten la libre competencia de los proveedores del mercado, o el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir, por ejemplo, requisitos relacionados con características de los dispositivos, equipos o mínimas del hardware a utilizar. El proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "
			En las definiciones Vehículo Nuevo: se debe agregar automotor que no haya sido sometido a registro inicial en base en la ley 1450.	X		ACOGIDA. NUEVO TEXTO. Vehículo Nuevo: Es el vehículo automotor homologado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, comercializado durante el año modelo asignado por el fabricante o ensamblador y que no ha sido sometido a registro inicial
			SECCIÓN: 5 Prestación del servicio: Niveles de servicio, estamos en total desacuerdo por razones jurídicas, así como por la actual situación que se encuentra el gremio con la competencia ilegal y desleal por parte de algunas aplicaciones, simplemente porque los costos operativos de la modalidad individual no puede competir con la ilegalidad.		X	NO ACOGIDA: Estamos actuando de conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996 que textualmente expresa: "Artículo 3º- Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo. (...)", NO se esta creando una nueva "Modalidad" de transporte, el Modo es: Terrestre, la Modalidad: servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, lo que se esta reglamentando es un "Nivel de Servicio" , servicio de lujo, dentro de ese Modo y Modalidad.
			SECCIÓN: 6 Vinculación y desvinculación de equipos: en armonía con nuestro planteamiento de donde salen las facultades para crear modalidad solicitamos que los vehículos en su totalidad deben cumplir con todo la seguridad y comodidad tal como reza en el estatuto nacional del transporte ley 336/96 a fin de estar a tono con lo internacional, no podemos darnos el lujo de definir que los usuarios de menos capacidad económica puede arriesgar su vida y los de mayores ingresos no podemos discriminar en esa forma.		X	NO ACOGIDA: Es preciso indicar que, tanto para el Nivel básico, como el Nivel de Lujo, se exigen las condiciones mínimas de seguridad exigidas por la normativa internacional, de acuerdo a la tipología vehicular, ahora bien, para el Nivel de Lujo, se establecieron condiciones superiores a las del nivel básico, en cuanto a comodidad, accesibilidad, calidad, y algunas de mayor seguridad.
			SECCIÓN:7 Determinación de necesidades de equipo y asignación de matrículas:si bien estamos de acuerdo se debe promover el uso de tecnologías cero emisiones, las inversiones a realizar aumenta los valores de inversiones en ese tipo de rodantes, hay que pensar dialogar con hacienda respecto a los impuestos, así mismo la infraestructura de recarga la cual por el momento es prácticamente nula.		X	NO ACOGIDA. Afirman ustedes que "si bien estamos de acuerdo se debe promover el uso de tecnologías cero emisiones, las inversiones a realizar aumenta los valores de inversiones en ese tipo de rodantes, hay que pensar dialogar con hacienda respecto a los impuestos, así mismo la infraestructura de recarga la cual por el momento es prácticamente nula"; sobre el particular les informamos que el Gobierno Nacional ha venido trabajando en el desarrollo de política pública y normatividad que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país, que incluye beneficios tributarios y económicos para las personas que se pasen a esta tecnología.
			SECCIÓN:8 no encontramos la necesidad de solicitar el numero de la tarjeta anterior en el caso de la pérdida , como tampoco la devolución de las mismas dentro los diez días siguientes a la entrega de las nuevas ya que hoy día estan montadas en el sistema, deberían ser destruidas,igualmente la autoridad deberá disponer de diez días calendario para la expedición en los casos de renovación.	X		ACOGIDA PARCIALMENTE . Se aclaro en el texto lo siguiente: "Hasta tanto no se haya implementado un sistema de tarjeta de operación electrónica conforme a la reglamentación que para este efecto expida el Ministerio de Transporte, dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa. "
			TARJETA DE CONTROL: no debe ser documento que sustenta la operación del vehículo, ya que para ese fin es la TARJETA DE OPERACIÓN, la tarjeta de control nace en MEDELLÍN como TARJETA AMARILLA para la identificación de los conductores en la época de los noventa y debería ser solamente para eso, después que los aspirantes a conductores de Taxis se capaciten para tal fin, siendo un documento de naturaleza privada ya que es expedido por la empresa, no debe ser ELEVADO como documento de TRANSPORTE, respecto a la afiliación a seguridad social integral se debe tener en cuenta a los Pensionados, así como a los no obligados a cotizar para pensión en razón de su edad y otros factores, se debe tener como válido el ser beneficiario.		X	NO ACOGIDA. La reglamentación que se está revisando actualmente ya estableció el porte obligatorio de este documento durante la prestación del servicio. El texto propuesto mantiene esta premisa en el : Artículo 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, persona natural o jurídica, que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad usando un vehículo con tarjeta de operación vigente, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo." En cuanto a los temas relacionados con la Seguridad Social de los Conductores , se recuerda que La Ley 336 de 1996, en su ARTÍCULO 36, dicta que: Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. Ahora bien, Los temas relacionados con modificaciones al Sistema de Seguridad social no son objeto de esta disposición y corresponden a materias propias de otra cartera. De otra parte, vale la pena que se consulte con el Ministerio de la protección social los temas relacionados con el Piso de seguridad social que son un conjuntos de garantías básicas de seguridad social definidos a nivel nacional, que aseguren la protección dirigida a prevenir o aliviar la pobreza, la vulnerabilidad y la exclusión social. Estas garantías deben asegurar como mínimo que, durante el ciclo de vida, todas las personas necesitadas tengan acceso a una atención de salud esencial y a una seguridad básica del ingreso. Es así como la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022) trajo consigo una serie de disposiciones referentes al acceso al sistema de seguridad social de los trabajadores a tiempo parcial y aquellos vinculados por medio de contratos de prestación de servicios que perciban ingresos inferiores a un salario mínimo mensual legal vigente –smmlv–. Lo anterior debe entenderse en consonancia con el Artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1072 de 2015, "Seguridad social para conductores", donde se establece que los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.

			<p>SECCIÓN :10 Plataformas tecnológicas: en el parágrafo 4 se debe tener en cuenta la resolución 88918 del 17 de diciembre del 2018 dela S.I.C por ser el dispositivo adecuado para la liquidación de los servicios prestado en esta modalidad de transporte, y como lo ha repetido en varios conceptos esta superintendencia otro dispositivos no puede ser sujeto de control y verificación.</p> <p>Es de resaltar que mediante sentencia C 621/12 del 9 de agosto de 2012 la corte constitucional declaro la legalidad de la ley 1514 d febrero 6 del 2012, por la cual Colombia se hace miembro de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGÍA LEGAL ( OIML) organización intergubernamental creada en 1955 para promover la armonización mundial de los procedimientos de metrología legal, como conjunto de normas de un Estado para la protección del consumidor y de la sociedad, respecto de todas las transacciones en que interviene un instrumento de medida para determinar la cantidad y el precio de un producto o un servicio, entre ellos , los taxímetros.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Hay un error de interpretación en la observación. No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos dispositivos no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología. Las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, además permiten a la persona solicitante tan pronto como solicita el servicio, conocer un costo estimado del servicio, teniendo entonces la oportunidad de aceptar el transporte o rechazarlo. De esta forma encontramos una nueva forma de calcular el valor a cobrar por cel servicio usando plataformas tecnológicas, que por supuesto deben tener los parámetros de la tarifa oficial que la autoridad establezca.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien para evitar que las autoridades exijan el uso de un hardware o equipo específico en el texto del acto administrativo se determinó claramente que cuando se determine el uso de plataformas tecnológicas en el servicio, los requisitos solo podrán referirse a aquellas que tiendan a mejorar la eficiencia y la eficacia del servicio y textualmente se prohíben condiciones que impidan o afecten la libre competencia de los proveedores del mercado, o el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir, por ejemplo requisitos relacionados con las características de dispositivos, equipos o mínimas de hardware.</p>
			Además de estas observaciones solicitamos se abran mesas de diálogo y concertación con este ministerio, a fin llegar a un feliz término para bien del gremio y de la sociedad , tener en cuenta lo manifestado por la Señora Ministra que el sector se encuentra sobre regulado	X		ACOGIDA. Serán incluidos en la Agenda de reuniones
19/06/2019	OLGA PATRICIA SUSA CRUZ Coordinadora Grupo de Trabajo de Regulación	Superintendencia de Industria y Comercio	<p>1. Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas . El artículo materia de analisis, establece lo siguiente:</p> <p>"Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, deberán cumplir con las siguientes características mínimas para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones:</p> <p>a. Facilitar el acceso al servicio en términos de eficiencia y eficacia. (...)</p> <p>(...) Parágrafo 1. Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, podrán ser de propiedad de las empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas , siempre que estas cumplan con las condiciones mínimas de operación establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (...)</p> <p>(...) Parágrafo 4. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Superintendencia de Industria y Comercio, reglamentará la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.</p> <p>El parágrafo 4 hace parte del artículo 2.2.1.3.10.1 en el que se estipulan exigencias relativas a las "Características mínimas de las plataformas" tecnológicas que empleen las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi. Dicha disposición contiene las normas relacionadas con sus características, propiedad y desarrollo de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.</p> <p>Al respecto es preciso indicar que:</p>		X	NO HAY OBSERVACION ES UNA INTRODUCCIÓN
25			<p>1. Teniendo en cuenta que las plataformas tecnológicas a que se refiere el artículo 2.2.1.3.10.1 no constituyen instrumento de medición alguno sujeto a control metrológico en los términos del artículo 2.2.1.14.3 del Decreto 1595 de 2015, se advierte que esta Superintendencia no es competente para reglamentar sobre el particular.</p>	X		ACOGIDA se elimina el paragrafo 4. En el texto del proyecto se establece que cuando se use modulo de plataforma tecnologica como dispositiva para liquidar el valor a cobrar por servicio a una tarifa ofiavil, este modulo deberá ser certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.

			<p>2. Que el contenido del parágrafo 4 al hacer referencia a la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi, no resulta concordante con el contenido del artículo 2.2.1.3.10.1 respecto de las plataformas tecnológicas.</p> <p>En este punto, resulta importante que el Ministerio aclare si los dispositivos instalados en los vehículos taxi a que se refiere el parágrafo 4 corresponden a instrumentos de medición (taxímetros) o a otro tipo de instrumentos. Bajo este contexto, esta Superintendencia sugiere en primer lugar, omitir el parágrafo 4 pues su contenido es inexacto frente a los parámetros que se pretenden regular en el artículo 2.2.1.3.10.1., relativos a las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi.</p> <p>En segundo lugar, si se considera necesario regular sobre el particular y mantener la disposición, esta entidad sugiere aclarar; a qué tipo de dispositivos se refiere el parágrafo 4, y de esta forma ajustar el alcance de la disposición, ya sea exigiendo el cumplimiento del reglamento técnico metroológico aplicable a taxímetros, o excluyendo a la Superintendencia de Industria y Comercio como entidad reguladora de las plataformas tecnológicas usadas en la prestación del servicio.</p> <p>2. Que el contenido del parágrafo 4 al hacer referencia a la calibración de los dispositivos instalados en los vehículos taxi, no resulta concordante con el contenido del artículo 2.2.1.3.10.1 respecto de las plataformas tecnológicas.</p> <p>En este punto, resulta importante que el Ministerio aclare si los dispositivos instalados en los vehículos taxi a que se refiere el parágrafo 4 corresponden a instrumentos de medición (taxímetros) o a otro tipo de instrumentos. Bajo este contexto, esta Superintendencia sugiere en primer lugar, omitir el parágrafo 4 pues su contenido es inexacto frente a los parámetros que se pretenden regular en el artículo 2.2.1.3.10.1., relativos a las plataformas tecnológicas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi.</p> <p>En segundo lugar, si se considera necesario regular sobre el particular y mantener la disposición, esta entidad sugiere aclarar; a qué tipo de dispositivos se refiere el parágrafo 4, y de esta forma ajustar el alcance de la disposición, ya sea exigiendo el cumplimiento del reglamento técnico metroológico aplicable a taxímetros, o excluyendo a la Superintendencia de Industria y Comercio como entidad reguladora de las plataformas tecnológicas usadas en la prestación del servicio.</p>	X		<p>ACOGIDA. Se elimina el paragrafo 4.</p> <p>No obstante, se aclara en el texto del articulado, lo referente a lo que al parecer corresponde a una confusión de interpretación, partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", el texto del proyecto de decreto No está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, por el contrario los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002.</p> <p>Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretenda evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El texto del proyecto de decreto determina que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>	
	19/06/2019	Maria Alejandra Pardo - mpardo@movilidadbogota.gov.co o Subdirección de Transporte Público	Secretaría Distrital de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>• En el proyecto de decreto en mención no se incluye el deber de reporte de información por parte de las plataformas tecnológicas y las empresas de transporte. Este es fundamental para poder cumplir las funciones de vigilancia y control como ente territorial, por lo que sugerimos incluirlas para todos los actores involucrados.</p>	X		<p>ACOGIDA. Se ajusta en texto del proyecto.</p> <p>Se aclara que en el artículo Artículo 2.2.1.3.8.16. del proyecto se preceptúa que: "Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran. Cuando se use plataforma tecnológica para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor a cobrar por el servicio, la información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo "</p> <p>De otra parte, en el Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, se dispone que las plataformas tecnológicas deberán cumplir con características mínimas, tales como: "c. Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa y la liquidación del costo del servicio, discriminando los factores que la componen (...)", "d. Proporcionar, previo al inicio del servicio, y en doble vía, información precisa y oportuna sobre la identidad del conductor y tarjeta de control que lo autoriza; características e identificación del vehículo y la tarjeta de operación que lo autoriza, así como sobre la identidad del solicitante del servicio, y el recorrido previsto."; Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte compoente de la jurisdicción, de tal forma que (...). Además en su Artículo 2.2.1.3.8.14. Reporte de información. obliga a las empresas de transporte a ceder en línea y en tiempo real al Sistema de Información y Registro dispuesto por la autoridad territorial compenete, para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores y los vehículos.</p>
26				<p>• A parecer de la entidad, no queda claro como es la relación entre las empresas de transporte, las plataformas y los conductores. ¿Para poder operar las plataformas deben tener alguna relación con las empresas de transporte? o ¿Cada conductor y/o propietario podrá decidir que plataforma utiliza?</p>	X		<p>ACOGIDA. se ajusta la redacción . En el texto del proyecto desde la definición de plataforma tecnologica se expresa que " Es un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, e interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones". Conforme a esta definición, la plataforma tecnologica no es empresa de transporte, pero en su papel de brindar apoyo logístico a quienes estan autorizados para prestar el servicio publico de transporte, la plataforma debe cumplir algunas condiciones para garantizar que realmente conecta al usuario con conductores y vehículos legalmente autorizados. Por su parte, los conductores son libres de trabajar con una o varias plataformas que estén habilitadas o autorizadas; las plataformas podran ser propiedad de empresas de transporte o de particulares.</p> <p>Ahora bien, el "Parágrafo 1. Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, podrán ser de empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas, siempre que todas ellas cumplan con las condiciones mínimas de operación establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Los conductores autorizados- con tarjeta de operación vigente-, en vehículos autorizados - con tarjeta de operación vigente- expedidas por autoridad competente para prestar el servicio, podrán elegir libremente y hacer uso de una o varias plataformas tecnológicas legalmente autorizadas".</p>
				<p>• Se sugiere dejar explícito el hecho de que en el nivel de lujo no se puede realizar el pago del servicio en efectivo, ya que en la definición del mismo, "otros medios de pago" se podría interpretar como efectivo.</p>		X	NO ACOGIDA. La sugerencia no se acoge. En el texto del proyecto se aclara que para el nivel de lujo " El pago del servicio puede hacerse en efectivo, por medios electrónicos, o cualquier otro medio de pago", esto en procura de ofrecer garantías de prestación del servicio a los usuarios.
				<p>• En el Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas, literal c) no es clara la manera en que se establece la tarifa. Pedimos respetuosamente aclarar este párrafo. Se sugiere dejar explícito que se establecerá la tarifa de manera anticipada.</p>	X		<p>ACOGIDA. SE REALIZA EL AJUSTE EN EL TEXTO." c. Permitir al usuario conocer la información relacionada con la tarifa y la liquidación del costo del servicio, discriminando los factores que la componen:</p> <p>☑ En el nivel de servicio básico, cuando se use plataforma tecnológica: información de la "tarifa regulada" y de las primas o cobros adicionales fijos. Así mismo, garantizar que el pago pueda hacerse en efectivo; por medios electrónicos; o cualquier otro medio de pago.</p> <p>☑ En el nivel de servicio de lujo: información de la "tarifa mínima" discriminando los valores asociados a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación, más los costos de las primas o cobros adicionales dinámicos, también discriminados.</p> <p>La información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo. "</p> <p>En consecuencia, las plataformas tecnológicas deberán disponer de las funcionalidades requeridas para el correcto cálculo de la tarifa y de la liquidación del costo del servicio. Este Módulo tarifario, será parte del conjunto de elementos tecnológicos que la componen y deberá ser certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.</p>
				<p>• Frente a las características de los vehículos sugerimos establecer en el Decreto las diferenciaciones para el nivel de servicio y dejar un distintivo para aquellos vehículos de bajas o cero emisiones. Sin embargo, sugerimos que este distintivo para los vehículos de cero o bajas emisiones no sea un color específico en la totalidad del vehículo como el que se encuentra vigente (verde pantone).</p>		X	NO ACOGIDA. Este aspecto será motivo de reglamentación posterior, conforme al Artículo 2.2.1.3.6.1. Equipos. Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos técnicos, elementos de identificación, documentos requeridos y estándares de servicio que deberán cumplir los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte individual en vehículo taxi, según el nivel de servicio.

27	19/06/2019	armando arroyo castro armandoarroyo1404@hotmail.com	COOPERATIVA DE PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO "COOPROTAX"	<p>considera que la norma (Proyecto de Decreto), que establecerá la habilitación para el uso de las Plataformas electrónicas en el nivel de lujo, debe ser clara y precisa, en el sentido que el servicio a prestar es PÚBLICO, por lo que debe realizarse a través de Entes (personas naturales o jurídicas), habilitados para prestar ese servicio público y los instrumentos o medios (vehículos, tecnologías, etc.), a utilizarse para prestar dicho servicio público deben cumplir con las condiciones. al menos iguales o mayores (seguros normados y obligatorios -SOAT, CONTRA Y EXTRACONTRACTUAL, AP, TARJETAS DE OPERACIÓN, etc.), a las que cumple los instrumentos o medios (vehículos, tecnologías, etc.) del nivel básico. Co ello, la institucionalidad del Estado Colombiano, diríamos, que garantiza a la población colombiana la prestación de un servicio público Seguro y confiable.</p> <p>La claridad y precisión de la norma evitará actuaciones ambiguas por parte de los estamentos de control a las disposiciones de tránsito y transporte actúen (Agentes o Patrulleros), y a la vez evitarán acciones jurídicas a las instituciones del Estado Colombiano.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es clara la redacción de la observación. Sin embargo, se expresa que en el Artículo 2.2.1.3.10.1 se definen las Características mínimas de las plataformas, y en el entendido de que, desde la definición misma de la plataforma tecnológica que reza: " Es un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, e interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones". Se entiende que ésta, la plataforma, NO se concibe como una empresa de transporte, entonces en su papel de constituirse en una herramienta de apoyo logístico a quienes están autorizados para prestar el servicio público de transporte, la plataforma debe cumplir condiciones para garantizar que realmente conectan al usuario con conductores y vehículos legalmente autorizados (con tarjeta de operación y tarjeta de control).</p> <p>Así mismo, se establece que: " Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, reglamentarán las condiciones para la operación y autorización de plataformas tecnológicas que permitan la interrelación del usuario del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, con los conductores y vehículos que ostenten la autorización de la autoridad territorial para prestarlo - tarjeta de operación y tarjeta de control". Por su parte, los conductores son libres de trabajar con una o varias plataformas que estén habilitadas o autorizadas; las plataformas podrán ser propiedad de empresas de transporte o de particulares.</p> <p>Ahora bien, el proyecto de Decreto establece los requisitos para la habilitación para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo taxi, tanto para el nivel básico como el de lujo, requisitos a los que deben dar cumplimiento todos aquellos que quieran actuar como empresa de servicio público de transporte con permiso para prestar servicio público de transporte.</p>
28	19/06/2019	Diego Castaño mileniumm24@gmail.com	empresa colombiana de seguridad informática	<p>1. Hay una información errónea del taxímetro en Colombia, los taxímetros si son seguros, incluso mas seguros que una tableta o dispositivo móvil, el problema es que la norma de la SIC que los regula entra en vigencia en el año 2020. Un taxímetro que cumpla con esa norma, no puede ser adulterado.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es una opinión más no una observación</p>
				<p>2. Los dispositivos móviles o tabletas, si se pueden adulterar para el cobro de tarifa, nuestra empresa hizo unas pruebas y logramos adulterar el cobro tarifa en 15 minutos de trabajo, si el cobro de la tarifa se hace por medio de una plataforma tecnológica como esta planteado, los conductores van a poder adulterar mucho mas fácil que con un taxímetro.</p> <p>En internet se encuentran muchos tutoriales que explican de forma detallada como hacer para engañar a los dispositivos móviles.</p> <p>Ejemplos de pruebas que realizamos:</p> <p>Caso 1: Un usuario solicita un servicio: El sistema arroja el valor a pagar El conductor acepta el viaje Durante el viaje el conductor solo activando una opción (Adulteracion) Engaña al terminar móvil, creyendo este que hay congestión o cambiando la ubicación del gps. Incluso modificar paradas y velocidad en ruta. La información que es enviada al servidor no podrá detectar que el sistema fue engañado.</p> <p>Caso 2: Un conductor podría usar un inhibidor de señal que solo vale 30.000 pesos para que el usuario no pueda acceder a los datos móviles y comprobar la veracidad del cobro. Permitiendo que el conductor pueda establecer la información y ruta a su antojo y cobrar un viaje mucho mas alto.</p> <p>Estos son solo unos ejemplos de la forma que probamos para verificar si podría ser adulterado el sistema.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al texto del proyecto de decreto.</p> <p>No obstante, es prudente indicar que en el articulado del proyecto se determina que cuando la tarifa se calcule a través un módulo tarifario, este deberá estar certificado por la autoridad competente en su jurisdicción.</p>
				<p>3. El calculo de la tarifa por medio de GPS es inexacto hasta un 25% de incremento en los viajes. Esta información la comprobamos haciendo comparación entre un taxímetro certificado y una plataforma tecnológica, nos dimos cuenta que las rutas que generan los servicios de mapas no son correctas y las distancias que calcula son muy inexactas. Lo que va lograr esto es que los usuarios se den cuenta y migren a otros servicios ilegales mas económicos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al proyecto de Decreto.</p> <p>No obstante lo anterior, se aclara que no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p>
				<p>4. El taxímetro: Un taxímetro que cumpla con la regulación de la SIC, es un taxímetro seguro, que no se puede adulterar, modificar y puede trabajar offline. Todos los países del mundo cuentan con estos dispositivos de la mano con plataformas tecnológicas para el despacho de viajes, no para tarifar el viaje.</p> <p>Referencias: Nuestra empresa asesora a una empresa colombiana que cuenta con un taxímetro seguro que no se puede adulterar y va ligado a todo el sistema de taxis inteligentes, en Colombia si existe la tecnología que se debería implementar.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al proyecto de Decreto</p>
				<p>5. Las plataformas tecnológicas dependen de los planes de datos, en las ciudades existen muchos sitios donde la señal es interrumpida por otras antenas y esto genera perdida de la información y no va permitir iniciar un viaje como debe ser.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al proyecto de Decreto</p>
				<p>6. Al prohibir que se solicite unos requisitos mínimos de hardware están permitiendo que los conductores tengan celulares o tabletas, esto va generar que los usuarios no identifiquen si la aplicación que le esta mostrando el conductor sea verdadera. Se podrá presentar el caso que existan clones de la aplicación, teniendo 2 dispositivos diferentes.</p> <p>La ley colombiana no le permite a las autoridades de tránsito o policías revisar los dispositivos personales de los conductores, con esto no podrían verificar si tiene una aplicación clonada en otro móvil.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Se preceptua que: " en todo caso, las disposiciones que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se circunscribirán exclusivamente a aquellas relacionadas con el desempeño y funcionalidad necesarias para obtener los resultados tales como funcionalidades que contribuyan a mejorar la eficiencia y la seguridad en el servicio. En ningún caso las disposiciones que se expidan podrán imponer condiciones que impidan o que afecten la libre competencia de los proveedores del mercado, o el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir, por ejemplo, requisitos relacionados con características de los dispositivos, equipos o mínimas del hardware a utilizar.", texto este que se acoge apegado al concepto y recomendaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio, en defensa de la libre y la sana competencia, evitando la microregulación y practicas restrictivas.</p>

			<p>7. La SIC en sus comentarios habla de 3 puntos principales y los cuales se estarían incumpliendo.</p> <p>Calidad y Seguridad: No hay una mejora en la calidad del servicio o en la seguridad que justifique una aumento de tarifa de "Recargo Tecnológico".</p> <p>Monitoreo: El sistema de monitoreo es el mismo antes planteado, no garantiza que no sea vulnerado, tampoco justifica el aumento por Recargo Tecnológico.</p> <p>Calibración: No cumple con los requisitos de ley de homologación y acreditación en los procesos de calibración. Un "tableta o smartphone" NO se puede calibrar cómo taxímetro. Al no haber aumento o mejora en la tecnología, tampoco justifica un aumento en la tarifa por recargo tecnológico.</p> <p>Varias empresas de seguridad en Colombia se han pronunciado ante los medios advirtiéndole de lo fácil que es adulterar el sistema con esta tecnología.</p>		x	<p>NO ACOGIDA.</p> <p>Es prudente expresar que al parecer hay confusión en la interpretación del texto del proyecto y en los argumentos presentados en la observación.</p> <p>Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "[...] esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos [...]", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
			<p>Enlaces de interés</p> <p><a href="https://www.elespectador.com/noticias/bogota/tabletas-mas-faciles-de-adulterar-que-los-taximetros-articulo-741781">https://www.elespectador.com/noticias/bogota/tabletas-mas-faciles-de-adulterar-que-los-taximetros-articulo-741781</a></p> <p><a href="https://mtfnd.org/2018/03/07/gps-spoofing-a-growing-problem-for-uber-solid-driver/">https://mtfnd.org/2018/03/07/gps-spoofing-a-growing-problem-for-uber-solid-driver/</a></p> <p>Revisar la ultima parte de este video</p> <p><a href="https://www.instagram.com/p/BjDqiVngohh/?r=wa1">https://www.instagram.com/p/BjDqiVngohh/?r=wa1</a></p> <p>Recomendación</p> <p>Teniendo en cuenta las regulaciones de seguridad a nivel mundial, establecidas en Colombia por la SIC basándose en la norma internacional OILM R21 se puede implementar un sistema de plataforma tecnológica solo para despacho e información del trayecto, pero el valor del cobro lo genere un taxímetro certificado que le envíe la información al sistema del vehículo.</p> <p>Con esto se logra:</p> <p>Que no exista adulteración.</p> <p>Que se cobre lo justo</p> <p>Que el cobro sea exacto</p> <p>Que los conductores no tengan acceso para modificar los dispositivos.</p> <p>Que el sistema no dependa de planes de datos.</p> <p>Que haya un verdadero monitoreo por parte de las autoridades.</p> <p>Que Colombia de verdad este a la altura de los otros países.</p> <p>Esto ya existe en Colombia.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. No es una observación al proyecto de Decreto.</p> <p>No obstante es prudente expresar que al parecer hay confusión en la interpretación del texto del proyecto y en los argumentos presentados en la observación.</p> <p>Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "[...] esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos [...]", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
19/06/2019	JOSÉ YESID RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ PRESIDENTE EJECUTIVO DE ADITT gestionremial @aditt.org	Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal-ADITT	<p>1. EL BORRADOR DE DECRETO Y LAS COMPETENCIAS OTORGADAS A LAS AUTORIDADES. En el análisis realizado al proyecto se encuentran ciertas facultades que estarían contrarias a la Ley, como las otorgadas a los alcaldes en materia tarifaria, por lo cual solicitamos la revisión de dichos artículos.</p> <p>Por lo anterior es preciso revisar el Artículo 2.2.1.3.8.16, teniendo en cuenta que los artículos 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 autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.</p> <p>Es decir que, si bien las autoridades como alcaldes pueden presentar estudios sobre costos y necesidades de las tarifas, no son ellos los facultados para establecer la tarifa, por lo cual se debe aclarar de manera precisa con el fin de evitar extralimitaciones en sus competencias y que de esta manera sea el bien general el que prime sobre el particular.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. No se están delegando facultades que no correspondan a las autoridades territoriales. En el texto del proyecto de decreto en el artículo 2.2.1.3.8.16, en cumplimiento de las leyes, se formula la política y se fijan los criterios para determinar la tarifa y el valor a cobrar por el servicio, dependiendo del nivel de servicio, que deberán seguir las autoridades territoriales. De hecho, adicionalmente textualmente se expresa que las autoridades territoriales deberán seguir los parámetros y criterios reglamentados por el Ministerio de Transporte para los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, los que están dispuestos en la resolución 4350 de 1998, modificada por la 392 de 1999 o con la metodología que establezca la norma que la modifique adicione o sustituya.</p>
			<p>2. EL BORRADOR DE DECRETO Y LA LIBERTAD DE EMPRESA. En el Artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos de Habilitación para personas jurídicas del Borrador de Decreto establece en su numeral cuarto que la empresa deberá entregar una Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará y las políticas de renovación de parque automotor de la empresa para los equipos con los que prestará el servicio y descripción de este, lo cual es violatoria en cuanto a la libertad de empresa teniendo en cuenta que viola políticas internas de las empresas teniendo en cuenta que la renovación de equipos la impone el mercado y no debe de ser amarrado a esta reglamentación.</p> <p>En este mismo orden de este mismo artículo se solicita aclarar la ausencia de la obligación de presentar Copia de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capítulo, pues es un vacío que quedaría a la interpretación su género de la obligación de la adquisición de la misma.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. Pedir a las empresas tener un programa de renovación de los equipos no atenta contra la libre empresa, la empresa, en su condición de ser la habilitada, es quien tiene el permiso de prestar el servicio y por lo tanto tiene la responsabilidad de hacerlo en condiciones de seguridad y comodidad, sin importar si el vehículo en que se presta bajo su responsabilidad es propio o de tercero.</p> <p>Ahora bien las pólizas de RCC y RCEC no son requisitos de habilitación pero si son requisitos de operación, tal y como lo establece el 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 (...)", también se verifica su existencia y vigencia al momento de solicitar la tarjeta de operación de los vehículos.</p>

			<p>3. EL BORRADOR DE DECRETO Y LA PLANILLA ÚNICA DE VIAJE OCASIONAL. De acuerdo Artículo 2.2.1.3.5.5, es preciso ampliar en este Decreto el procedimiento para los casos en que se autorice a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi a prestar el servicio fuera del radio de acción mediante Planilla Única de Viaje Ocasional, pues esto garantiza transparencia y sana competencia empresarial, lo cual permite que no se preste este servicio de manera informal y que cumplan con lo establecido en la Resolución 2433 del 22 de junio de 2018, mediante la cual se reglamenta el procedimiento para la expedición de la Planilla única de viaje ocasional para vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre por Carretera, y de esta manera se cumplan con la equidad, la formalidad y las buenas prácticas.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La definición del proyecto se refiere al documento denominado planilla de viaje ocasional y efectivamente la misma ya ha sido reglamentada por el Ministerio de Transporte mediante Resolución 2433 de 2018. Igualmente el proyecto aclara el concepto de "viaje ocasional" y es determinante en que la empresa es la responsable por el servicio.</p>
29			<p>4. EL BORRADOR DE DECRETO Y LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS E INCENTIVOS DE USO DE VEHICULOS CON TECNOLOGÍAS AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE. Frente a estos dos aspectos del proyecto de Decreto es preciso mencionar, que, si bien es importante la innovación y el crecimiento del sector, también lo es la mitigación e informalidad e llegada en la prestación del servicio que se hace a través de plataformas que no se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte. Por esta razón, las plataformas deben ser vigiladas y enmarcadas dentro de un marco normativo responsable con el fin de establecer no solo quien las debe portar sino también de quienes están autorizados para desarrollarlas y sacarlas al mercado para que sean adquiridas y utilizadas solamente por las empresas legalmente habilitadas.</p> <p>En cuanto al uso de vehículos con tecnología amigables con el medio ambiente, se debe anotar que no solo se deben establecer los incentivos, que no deben ir contrarios a los derechos que tienen todos los que ejercen la actividad transportadora, sino también como será implementados las políticas de reposición de equipos, con lo cual se garantiza la equidad y la igualdad y genera un compromiso con el medio ambiente.</p>		X	<p>NO ACOGIDA.NO ACOGIDA. El Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas, siendo características trasversales a los dos niveles de servicio. Sobre las condiciones establecidas vale la pena resaltar desde la definición de plataforma textualmente se expresa: " 7.Plataforma Tecnológica: Es un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, e interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.". La plataforma en cumplimiento de los requisitos deberá: "f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componente de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición ".</p> <p>De otra parte, el texto del proyecto acoge la recomendación de la Superintendencia de Industria y Comercio Delegatura para la Protección de la Competencia, y en mencionado artículo- paragrafo 1, determina que las plataformas podran ser de empresas o de personas naturales o jurídicas, además que los conductores autorizados para prestar el servicio ( con tarjeta de control vigente) podran libremente elegir el uso de una o varias plataformas que esten legalmente autorizadas. La plataformas por su parte deberan asegurarse de que los conductores y los vehiculos tambien esten legalmente autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes segun corresponda).</p> <p>Respecto de la reglamentación relacionada con el ingreso de vehículos al parque automotor, operará de la misma forma indistintamente del nivel de servicio, y se dará en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.1. Así mismo, los incentivos que se dan para nuevas tecnologías, son en pro de la preservación del medio ambiente y la estimulación de uso de tecnologías cero emisiones, tal como lo establece el artículo 2.2.1.3.7.4., del proyecto en estudio, la asignación de derecho de matrícula para el ingreso por incremento para tecnologías cero emisiones, será solo de hasta un vehículo por solicitante. De otro lado, es importante señalar que las autoridades locales son las llamadas a determinar la necesidad de capacidades dependiendo de los resultados de los estudios que al respecto se realicen.</p>
			<p>5. EL BORRADOR DE DECRETO Y PROMOCION DE LA INFORMALIDAD. Es preciso destacar que lo contenido en los numerales 1 y 2 del Artículo 2.2.1.3.6.1. en los cuales se define los vehículos que podrán prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el nivel básico y de Lujo como los vehículos tipo campero y vehículos de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, permite que estos vehículos presten su servicio de manera informal afectando a las empresas de servicio Publico colectivo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera" que se encuentran legalmente habilitadas, es por esto que solicitamos se revise esta clasificación para la prestación del servicio</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No obstante se aclara la redacción así: Los vehículos deberán ser clase automóvil sedan, campero cabinado o wagon de mínimo cuatro puertas laterales. Se resalta además que el proyecto de reglamento, en ninguno de sus apartes establece la posibilidad del cambio de "modalidad" de los vehículos, por el contrario, determina en el Artículo 2.2.1.3.7.2. que el ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción- distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición, esto de facto impide el cambio de "modalidad".</p> <p>Respecto de su opinión personal respecto a que el texto promueve la informalidad, hemos de decir que este Decreto recoge varias de las inquietudes presentadas y las trata para de esta manera afrontar las situaciones contra a la ilegalidad presentadas. No obstante es importante aclararle que de conformidad con la leyes 105 de 1993. 336 de 1996 y el Código Nacional de Tránsito es competencia directa de las autoridades territoriales la inspección vigilancia y control del servicio público de transporte en su jurisdicción, al igual que del tránsito de los vehículos tanto públicos como particulares. El Gobierno Nacional ha realizado innumerables acompañamientos, en ejercicio de la tutela administrativa que le compete, para que las autoridades locales realmente ejerzan su función de control a la informalidad en sus territorios, aunado al control ejercido en las Vías Nacionales por la DITRA".</p>
19/06/2019	ROGER JOSE CARRILLO CAMPO melan_ro@hotmail.com	Concejal de Bogotá, D.C. Coordinador Comisión Accidental	<p>"(...) no se puede hablar de capacidad transportadora respecto a los taxis. (...)", " (...) de manera irresponsable el proyecto de decreto, pretende incorporar al servicio publico individual, el cual no es sujeto de recorridos, rutas ni horarios, los decretos reglamentarios del servicio colectivo, en un total desconocimiento de la dinámica de sector y mucho menos de la práctica."</p> <p>PROPUESTA: Teniendo en cuenta lo expuesto, de manera comedida solicitamos se ajuste este artículo de acuerdo a la naturaleza del transporte público individual – taxi.</p>		X	<p>PARCIALMENTE ACOGIDA. En el texto del proyecto de decreto en el artículo 2.2.1.3.4 definiciones, se mantuvo únicamente la definición de Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de la Jurisdicción, como siempre se ha predicado de esta Modalidad de servicio publico. En consecuencia se elimina capacidad transportadora operativa y capacidad transportadora individual en el proyecto. así:</p> <p>" 1.Capacidad Transportadora Global de la Modalidad: Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en una jurisdicción específica, determinada por la autoridad competente, mediante un estudio técnico. "</p> <p>En el texto del proyecto, se manera integral se trato el tema como capacidad transportadora Global de la Modalidad en la Jurisdicción y se expreso textualmente que : " (...) no se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa (...).</p>
			<p>PROPUESTA: Con fundamento en lo expuesto, se hace necesario modificar el primer inciso del numeral 1, del artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio., de tal forma que rece de la siguiente forma: "1. Nivel Básico. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi del nivel básico, es aquel que se presta garantizando al usuario que pueda acceder al servicio, abordando el vehículo directamente en las vías o solicitándolo a través de canales de comunicación de voz y datos, y, que el pago pueda hacerse en efectivo, medios electrónicos, o cualquier otro medio de pago. La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la</p>			<p>NO ACOGIDA, en lo que tiene que ver con la propuesta de "paragrafo" sugerido, según el cual la tarifa de la prestación del servicio de transporte público individual en el nivel básico, solo admitiría el uso de un dispositivo electrónico. Ahora bien, en el texto del proyecto de decreto, en la sección 8 artículo Artículo 2.2.1.3.8.16, numeral 1. tarifa para el nivel de servicio básico se estableció un inciso que dispone que :</p> <p>"En este Nivel de servicio, en relación con el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio al usuario, podrá utilizarse: a. Un aparato de medida mecánico o electrónico, debidamente calibrado conforme a lo establecido en el reglamento técnico metrológico expedido por la autoridad competente, esto acogiendo la recomendación de la SIC en cuanto a estos dispositivos) , o b. Un módulo, previamente certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción que fijó la tarifa. Módulo que es parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica. "</p> <p>Lo anterior, teniendo en cuenta que, además, el uso de dispositivo, aparato mecanico o electronico comunmente conocido como taxímetro para liquidar el valor del servicio, no es obligatorio en todos los municipios del país.</p> <p>Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la</p>

			<p>reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas se expidan, deberán fomentar la eficiente prestación del servicio, la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. Para el nivel básico los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARAGRAFO: La tarifa de la prestación del servicio de transporte público individual en el nivel básico, se hará a través de un dispositivo electrónico sometido a verificación metrológica, como el Taxímetro Electrónico consagrado en la Resolución 88919 de 2017 o norma que lo modifique o sustituya.</p>	X	<p>dispositivos para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 705 de 2002. Estos dispositivos, a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>PROPUESTA: Adicionar un párrafo en el Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio, común para los dos numerales, de tal forma que establezca: "PARAGRAFO: Las plataformas tecnológicas a utilizar en el transporte público individual, solo podrán entrar a operar una vez se ajusten a la reglamentación, que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.</p>	X	<p>NO ACOGIDA: en cuanto a adicionar el párrafo 5, para que las plataformas tecnológicas aprobadas solo puedan utilizarse cuando se ajusten a la reglamentación que para tal efecto se expida por el MT y las del MINTIC, este ministerio considera que las plataformas previamente habilitadas, cumplieron los requisitos legalmente establecidos en su momento, y se expidieron actos administrativos que gozan de plena vigencia. Ahora bien, en defensa del principio de confianza legítima, el proyecto prevee una transición de 6 meses contados a partir de la reglamentación, para que estas plataformas se ajusten a los nuevos requerimientos que se expidan y de esta forma puedan o no continuar operando.</p>
			<p>PROPUESTA: Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta. La capacidad transportadora operacional de las empresas se constituirá de la sumatoria de las capacidades transportadoras individuales de los vehículos vinculados a la empresa y por tanto las autoridades de transporte no les fijarán capacidad transportadora a las empresas habilitadas para esta modalidad. La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.</p>	X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se eliminan los conceptos de capacidad transportadora operacional y de capacidad transportadora individual. el texto se modifica así: "Artículo 2.2.1.3.6.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta. La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. "</p> <p>La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente. "</p> <p>Además en el párrafo 3. del Artículo 2.2.1.3.7.4. se dispone que: " Teniendo en cuenta que la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad corresponde al número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, y se fija para una jurisdicción específica, ya sea: municipal, distrital o metropolitana, no se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa. (...)".</p>
			<p>PROPUESTA: "Artículo 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.3.8.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente." Parágrafo 1°. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo distrito, municipio o Área Metropolitana. Parágrafo 2°. De conformidad con lo previsto la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación. Parágrafo 3. Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido. Para la vinculación del vehículo repuesto, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja</p>	X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE: así: NO ACOGIDA. en el sentido de adicionar requisitos relacionados con Paz y Salvo de la Empresa, pues este no es un asunto relacionado con la política pública para la prestación del servicio, sino que se deriva de una relación contractual entre privados que tiene otras alternativas de solución.</p> <p>ACOGIDA: Ahora bien sobre incluir el párrafo 3 de su propuesta, es importante aclararle que en el párrafo 4 del artículo Artículo 2.2.1.3.6.6. Desvinculación administrativa, del proyecto de decreto se dispone que : "Parágrafo 4°. Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo. Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido."</p>
			<p>PROPUESTA "Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control debidamente LAMINADA. (Decreto 1047 de 2014, artículo 12).</p>	X	<p>ACOGIDA. se aclaró la redacción para asegurar que el conductor siempre porte la tarjeta de control en medio impreso así: "Artículo 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, los conductores portarán al interior del vehículo en lugar visible al usuario la Tarjeta de Control IMPRESA. "</p>

30

			<p>PROPUESTA: propone eliminar el segundo inciso del numeral 1. del artículo 2.2.1.3.8.16, indicando que no es aplicable para la liquidación de la tarifa en este nivel de servicio básico. Eliminar el inciso trae como consecuencia no permitir que las autoridades puedan utilizar otros factores de cálculo para viabilizar el establecimiento de recargos dinámicos a la tarifa básica regulada. Sustenta su solicitud en que mientras no sea sometida una APP o plataforma tecnológica a verificación metrologica, en amparo al derecho del consumidor esta no puede convertirse en un dispositivo para liquidar la tarifa en el nivel básico, ya que solo el "TAXIMETRO ELECTRONICO" es ideal.</p>		<p>NO ACOGIDA. en cuanto a la afirmación de que el Taxímetro electrónico es el UNICO IDEAL para liquidar la tarifa en el nivel básico y que la plataforma por no ser sometida a verificación metrologica, no pueda convertirse en dispositivo para liquidar la tarifa para la prestación de un servicio. Al respecto es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Pues partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrologico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrologico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrologica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, se reestructuró la redacción del artículo de tal forma que para el nivel basico se permitan primas o cobros adicionales a la tarifa calculada pero esos cobros deberán ser "FIJOS" previamente establecidos por la autoridad competente. Las primas o cobros adicionales "dinamicos" se reservan para el nivel de lujo, en los siguientes términos: "Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Las autoridades de transporte municipal, distrital o metropolitano elaborarán o actualizarán dentro de los 3 primeros meses de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tarifa para el nivel de servicio básico: Este nivel de servicio tendrá "tarifa regulada", la cual será establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción. El valor de la tarifa regulada será actualizado anualmente de conformidad con los resultados del estudio de costos de la canasta del transporte, haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya. Para este nivel de servicio, las autoridades competentes determinarán la "tarifa regulada" para toda la jurisdicción. Podrán establecer primas o cobros adicionales, fijos, entre otros para: periodos específicos del año –festividades, vacaciones o eventos, por ejemplo, horarios predeterminados dependiendo de la demanda del servicio, o en un área o sector de la jurisdicción con características especiales o de zonas predeterminadas por alta o baja congestión; o desplazamiento a zonas suburbanas, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente. Valores o primas fijos, que se sumarán a la liquidación del costo calculado con base en "la tarifa regulada" del servicio oficialmente autorizada.</li> </ol> <p><b>X</b> En este Nivel de servicio, en relación con el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio al usuario, podrá utilizarse:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Un aparato de medida mecánico o electrónico, debidamente calibrado conforme a lo establecido en el reglamento técnico metrologico expedido por la autoridad competente.</li> <li>b. Un módulo, previamente certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción que fijó la tarifa. Módulo que es parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica.</li> </ol> <p>En todo caso, sin importar el tipo de dispositivo que se use, mecánico o electrónico, o a través de módulo de plataforma tecnológica, la liquidación del costo del servicio público se realizará con base en la tarifa oficialmente autorizada en este nivel de servicio en la jurisdicción. Es decir, el valor a cobrar al usuario corresponderá a la liquidación del costo del servicio que corresponda a la "tarifa regulada", más las primas o cobros adicionales fijos, que oficialmente se establezcan.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Tarifa para Nivel de servicio lujo: Este nivel de servicio tendrá una "tarifa mínima" que resultará de sumar a la "tarifa regulada", calculada con la metodología para el nivel básico un valor extra asociado a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación. Adicionalmente, para el nivel de lujo, se deben estructurar factores de cálculo que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos, que se adicionarán al valor liquidado como costo del servicio público calculado con base en la "tarifa mínima" oficialmente autorizada. Estos valores dinámicos se relacionarán con tiempos de espera, congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros. En todo caso, estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata este artículo.</li> </ol> <p>En este nivel de servicio, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio público a la "tarifa mínima" oficialmente autorizada, corresponderá a un módulo que será parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica. Módulo cuya funcionalidad deberá ser certificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.</p> <p>Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran. Cuando se use plataforma tecnológica para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor a cobrar por el servicio, la información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo."</p>

			<p>PROPUESTA</p> <p>SECCIÓN 9. Desarrollo de competencias para conductores</p> <p>Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.</p> <p>Igualmente se preparará a través de conductores que cuenten con certificación de competencia laboral en normas propias del oficio, de conformidad con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Sólo pueden conducir vehículos, en el servicio del nivel de lujo, conductores que estén previamente inscritos en la plataforma tecnológica.</p>	X		<p>ACOGIDA PARCIALMENTE . en e l texto del artículo se establece que para cada nivel de servicio, básico o de lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Se conserva el inicio según el cual el Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. El nuevo texto del artículo es el siguiente:</p> <p>"Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.</p> <p>Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte."</p>
			<p>PROPUESTA: en la propuesta del observador se sugiere que el texto del artículo se adicione de tal forma que se limite el uso de plataforma tecnológica al nivel de servicio de lujo; además sugiere que se adicione en parágrafo 5 según el cual Parágrafo 5.-Las plataformas tecnológicas a utilizar en el transporte público individual, solo podrán entrar a operar una vez se ajusten a la reglamentación, que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.</p> <p>EL OBSERVADOR PROPONE LOS SIGUIENTES CAMBIOS DE REDACCIÓN: (resaltados en mayúscula)</p> <p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Características mínimas de las plataformas. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, EN EL NIVEL LUJO, deberán cumplir con las siguientes características mínimas para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones: (...)</p> <p>Parágrafo 1. Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, EN EL NIVEL LUJO, podrán ser de propiedad de las empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas , siempre que estas cumplan con las condiciones mínimas de operación establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (...)</p> <p>PARÁGRAFO 5.- LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS A UTILIZAR EN EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL, SOLO PODRÁN ENTRAR A OPERAR UNA VEZ SE AJUSTEN A LA REGLAMENTACIÓN, QUE PARA TAL EFECTO EXPIDA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE CON EL ACOMPAÑAMIENTO DEL MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El Artículo 2.2.1.3.10.1 define las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas de forma transversal para los dos niveles de servicio. No pretende la política pública indicar que el uso de las plataformas tecnológicas sea exclusivo del nivel de servicio de lujo, ni que sea un indicador de ese nivel de servicio. En este orden de ideas,;</p> <p>1. No esta de acuerdo este Ministerio con la interpretación según la cual "la liquidación de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público individual a través de plataforma tecnológica, sólo debe aplicar para el vehículo de lujo". Como ya se indicó anteriormente a sus observaciones, el proyecto No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Transito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>2. Respecto a su observación de aclarar que toda plataforma tecnológica aprobada por el ministerio de transporte deberá ser utilizada con vehículos taxis debidamente habilitados, este Ministerio ajustó la redacción y el literal f de las condiciones dispuso:</p> <p>" f) Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componte de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."</p> <p>3. en cuanto a adicionar el parágrafo 5, para que las plataformas tecnológicas aprobadas solo puedan utilizarse cuando se ajusten a la reglamentación que para tal efecto se expida por el MT y las del MINTIC, este ministerio considera que las plataformas previamente habilitadas, cumplieron los requisitos legalmente establecidos en su momento, y se expidieron actos administrativos que gozan de plena vigencia. Ahora bien, en defensa del principio de confianza legítima, el proyecto prevee una transición de 6 meses contados a partir de la reglamentación, para que estas plataformas se ajusten a los nuevos requerimientos que se expidan y de esta forma puedan o no contunuar operando.</p>
			<p>PROPUESTA:</p> <p>Artículo 2. Vigencia y Derogatoria. El presente decreto rige a partir de su publicación y sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte y deroga el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016.</p>		X	<p>En razón que al sustituir el capítulo 3 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del decreto 1079 de 2015 , deroga directamente lo contenido en el decreto 2297 de 2015 y demás normas que le sean contrarias, por lo que no es necesario hacer tal mención.</p>
19/06/2019	Janeth Grismaldo	Representantes propietarios de Bogotá	<p>Artículo 2.2.1.3.5.1 ..... "La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y /o el calculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte."</p> <p>Comentario:</p> <p>De gran importancia se puede indicar sobre que si bien es cierto las regulaciones están definidas para que sean los alcaldes quienes tomen las decisiones de cada municipio; Hemos visto que no viene dando buenos resultados dicha practica por cuanto, cada alcalde maneja según sus preceptos la política de transporte publico, como se ha venido viendo con el ejemplo de Bogota. insisto el transporte con radio de acción en el territorio Colombiano y puntualmente los Distritos o municipios que pertenezcan al Nivel 1 AREAS METROPOLITANAS DE MAS DE 1.500 Habitantes deben continuar bajo la competencia del Ministerio de Transporte, como máximo órgano rector del Transporte en Colombia.</p> <p>No dejando de lado un inciso exclusivo comprometiendo esfuerzos de autoridad local Alcalde y otros para controlar la ilegalidad e informalidad, En este proyecto de Ley no se aclara el compromiso obligatorio para defender la Legalidad del transporte Publico.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Este no es un proyecto de Ley, es un proyecto de decreto reglamentario. No es dable en este proyecto de decreto entonces reformar la ley 336 de 1996 en su artículo 8 que determina que si bien el Ministerio de Transporte ejercerá la tutela administrativa, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, es decir los alcaldes y las autoridades metropolitanas, para el caso del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros , por ser del radio de acción municipal, distrital o metropolitano.</p>

31			<p>Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de pasajeros en vehículo taxi Comentario Debido a los nuevos requerimientos de los usuarios en portales es de gran importancia darle la oportunidad de prestar un excelente servicio de calidad y ese lo debe prestar los taxis por cuanto en el momento se presta en bicitaxis y otros sistemas de transporte no seguro habilitados para este fin, en atención al tema del servicio compartido. Tan solo para algunos lugares que requiera dicha prestación del transporte.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Su comentario no se entiende como una observación al proyecto de Decreto en comento. No obstante es menester indicarle que, el Ministerio de Transporte como entidad rectora nacional en tránsito y los diferentes modos de transporte, en el marco de sus competencias regulatorias debe propender por brindar soluciones de transporte público de pasajeros, encaminar acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias en atención a las normas de preservación del medio ambiente, siempre y cuando se cumplan con disposiciones en materia de seguridad. La ley 336 de 1996 en su artículo 8 determina que si bien el Ministerio de Transporte ejercerá la tutela administrativa, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, es decir los alcaldes y las autoridades metropolitanas, para el caso del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, por ser del radio de acción municipal, distrital o metropolitano</p>	
			<p>Artículo 2.2.1.3.6.6. desvinculación administrativa Comentario: De gran importancia que el incremento por energías limpias como es los vehículos eléctricos que si bien es cierto son importantes para la calidad de vida no menos cierto debe ser no pretender realizar incremento con dicha disculpa por cuanto cuando este vehículo cumpla su tiempo de uso no debe incrementarse nuevamente con otro vehículo mas, es decir realizar la trampa de aumento de parque automotor. Siendo una practica no favorable para las ciudades donde se realice esta practica.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se entiende su comentario como una observación al proyecto de decreto: No obstante, es prudente indicarle que el artículo que usted menciona en ninguno de sus apartes pretende incrementar el parque automotor relacionado con la capacidad transportadora Global de la jurisdicción, de hecho determina en su Parágrafo 3°. que la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en un distrito, municipio o área metropolitana. Además que los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción, ya que a las empresaS No se les fijará capacidad transportadora.</p>	
32	19/06/2019	Janeth Grismaldo janeth_grismald o@hotmail.com	REPRESENTANTE PROPIETARIOS BOGOTA	<p>CONSIDERACIONES Artículo 2.2.1.3.5.1 ..... "La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y /o el calculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capitulo y en la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte." Comentario: De gran importancia se puede indicar sobre que si bien es cierto las regulaciones están definidas para que sean los alcaldes quienes tomen las decisiones de cada municipio; Hemos visto que no viene dando buenos resultados dicha practica por cuanto, cada alcalde maneja según sus preceptos la política de transporte publico, como se ha venido viendo con el ejemplo de Bogota. Insisto el transporte con radio de acción en el territorio Colombiano y puntualmente los Distritos o municipios que pertenezcan al Nivel 1 AREAS METROPOLITANAS DE MAS DE 1.500 Habitantes deben continuar bajo la competencia del Ministerio de Transporte, como máximo órgano rector del Transporte en Colombia. No dejando de lado un inciso exclusivo comprometiendo esfuerzos de autoridad local Alcalde y otros para controlar la ilegalidad e informalidad, En este proyecto de Ley no se aclara el compromiso obligatorio para defender la Legalidad del transporte Publico.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Este no es un proyecto de Ley, es un proyecto de decreto reglamentario. No es dable en este proyecto de decreto entonces reformar la ley 336 de 1996 en su artículo 8 que determina que si bien el Ministerio de Transporte ejercerá la tutela administrativa, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, es decir los alcaldes y las autoridades metropolitanas, para el caso del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, por ser del radio de acción municipal, distrital o metropolitano.</p>
				<p>Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de pasajeros en vehículo taxi Comentario Debido a los nuevos requerimientos de los usuarios en portales es de gran importancia darle la oportunidad de prestar un excelente servicio de calidad y ese lo debe prestar los taxis por cuanto en el momento se presta en bicitaxis y otros sistemas de transporte no seguro habilitados para este fin, en atención al tema del servicio compartido. Tan solo para algunos lugares que requiera dicha prestación del transporte.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Su comentario no se entiende como una observación al proyecto de Decreto en comento. No obstante es menester indicarle que, el Ministerio de Transporte como entidad rectora nacional en tránsito y los diferentes modos de transporte, en el marco de sus competencias regulatorias debe propender por brindar soluciones de transporte público de pasajeros, encaminar acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias en atención a las normas de preservación del medio ambiente, siempre y cuando se cumplan con disposiciones en materia de seguridad.</p>
				<p>Artículo 2.2.1.3.6.6. desvinculación administrativa Comentario: De gran importancia que el incremento por energías limpias como es los vehículos eléctricos que si bien es cierto son importantes para la calidad de vida no menos cierto debe ser no pretender realizar incremento con dicha disculpa por cuanto cuando este vehículo cumpla su tiempo de uso no debe incrementarse nuevamente con otro vehículo mas, es decir realizar la trampa de aumento de parque automotor. Siendo una practica no favorable para las ciudades donde se realice esta practica.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se entiende su comentario como una observación al proyecto de decreto: No obstante, es prudente indicarle que el artículo que usted menciona en ninguno de sus apartes pretende incrementar el parque automotor relacionado con la capacidad transportadora Global de la jurisdicción, de hecho determina en su Parágrafo 3°. que la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en un distrito, municipio o área metropolitana. Además que los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción, ya que a las empresaS No se les fijará capacidad transportadora.</p>
				<p>Artículo 2.2.1.3.8.14 Reporte de Informacion Comentario: De gran importancia se debe incluir en este decreto un piso especial para los conductores del servicio publico por cuanto no es Sano que se les suspenda la licencia de conducción si en seis meses han incurrido en dos infracciones. teniendo en cuenta que ellos laboran durante mas de 12 horas diarias los 7 dias a la semana y por lo menos 25 dias al menos. A lo largo de transcurrir laboral es mas que normal que realicen mas de dos infracciones. Se debe colocar un tope mas real con la época que se vive.</p>		X	<p>No se acoge en razón que el presente proyecto de decreto no puede modificar, sustituir, o adicionar artículos en materia sancionatoria, MÁS AÚN TENIENDO EN CUENTA QUE ESTÁN PRECEPTUADOS EN EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, pues dicha materia se establece a través de la Ley en cabeza del Congreso de la República.</p>

19/06/2019	yeiny33@hotmail.com MARIA E. BOTERO SANCHEZ REPRESENTANT E LEGAL	RADIO TAXI AUTOLAGOS S.A.S.	<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.5.1 NIVELES DEL SERVICIO.</p> <p>Se evidencia que no se está contemplando el uso de taxímetro para la prestación del servicio de nivel básico, y por el contrario pretenden implementar y dejar como único medio para el cálculo y cobro de tarifas las plataformas tecnológicas; el uso de éstas en la prestación y en el servicio de nivel básico debería ser opcional, esto teniendo en cuenta que no pueden condicionar al nivel básico a usar de manera obligatoria las herramientas tecnológicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Celular inteligente.</li> <li>2. Tablet.</li> <li>3. Tablet.</li> <li>4. Plan de datos (pago mensual).</li> </ol> <p>Estos gastos sin lugar a dudas aumentan el costo de operación del servicio, valores que terminan incrementando las tarifas y como resultado propicia que los usuarios por economía decidan acceder a servicios prestados por medio de plataformas ilegales que hace cinco (5) años vienen afectando al gremio de los taxistas; pues no es desconocido que en cabeza de Gobierno Nacional no se ha establecido medidas contundentes para combatir la ilegalidad en la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades a nivel Nacional .</p>		X	<p>NO ACOGIDA. En el proyecto de decreto artículo 2.2.1.3.5.1 se establece el nivel básico en el que claramente se determina que el usuario puede acceder al servicio directamente en las vías y el pago podrá hacerlo en efectivo, además establece que la autoridad de Transporte competente en su jurisdicción PODRÁ establecer para el nivel básico el uso de plataformas tecnológicas como apoyo a la gestión logística para su prestación, entre tanto , un asunto importante que busca el proyecto es facilitar la accesibilidad al usuario del servicio de transporte individual , tanto en el nivel básico como de lujo.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto del proyecto de decreto por lo que consideramos prudente indicarle que partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...) ", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establece la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>Además, no existen políticas publicas definitivas referentes a la seguridad de los conductores de los vehículos de servicio público individual tipo taxi.</p> <p>Sumado a esto, no puede desconocerse que el TAXIMETRO "es un dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del se/Vicio público a una tarifa oficialmente autorizada 11 con el que al día de hoy cuentan todos los vehículos de nivel básico, con fundamento en la Resolución 88918 de 2017 expedida por la SIC - Superintendencia de Industria y Comercio a través de la cual se ordenó la implementación de un taxímetro electrónico antifraude estableciendo para su implementación dos años, plazo que vence el 01 de julio de 2020 se encuentra vigente. Por lo cual es necesario que su entidad exija un cambio e implemente el taxímetro electrónico ya que este es idóneo en la medición del tiempo y la distancia para realizar el cálculo del recorrido y así establecer la tarifa a cancelar por el usuario del servicio; escenario en el que es innecesaria la implementación de plataformas tecnológicas que aumentan los costos de operatividad.</p> <p>Lo que se busca es brindar una seguridad a los usuarios de los servicios de taxi en el nivel básico, este podrá realizarse mediante una reglamentación a las empresas dedicadas a la comercialización, mantenimiento e inspección de los taxímetros, ya que a la fecha no existe una compilación normativa que establezca los parámetros para la implementación, uso y control de estos.</p> <p>No obstante, en la implementación del uso de herramientas tecnológicas para el nivel de lujo es necesario y obligatorio condicionarlo al cumplimiento de la reglamentación establecida por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los lineamientos que se expidan por el Ministerio de Transporte.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se entiende su comentario como una observación al texto del proyecto de decreto en mención , no obstante es preciso señalar que , la Superintendencia de Industria y Comercio expidió reglamento técnico a través de la resolución número 88918 de 2017, dicha norma se expide en el marco de la competencia de la SIC, con el propósito de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos , con el fin de generar confianza y credibilidad en los usuarios del servicio, así pues el reglamento técnico emitido por la SIC es una herramienta Legal para garantizar que , los instrumentos de medición (taxímetros) que se fabriquen o importen al País tendrán que cumplir con los requisitos establecidos en la norma referida, y cuyo control se establece en cabeza de las autoridades locales. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone:</p> <p>"Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada."</p> <p>No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...) ", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establece la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p> <p>En cuanto a las Políticas Públicas referentes a la seguridad de los conductores de taxis , teniendo en cuenta que la palabra seguridad se denota en un sentido amplio, leyes como la 336 de 1996 , 100 de 1993 y otras concordantes establecen disposiciones para asegurar la seguridad de los trabajadores incluyendo a los conductores de taxi, en caso de tratarse de seguridad ciudadana corresponde a las autoridades locales en concurso con las fuerzas de Policía establecer las acciones pertinentes en materia de seguridad.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.5.2. Permanencia en el servicio.</p> <p>Frente a la permanencia en el servicio deberá incluirse para qué modalidad del servicio aplica, esto es, si es de uso exclusivo para el nivel de lujo o para el nivel básico, ya que genera ambigüedad en la interpretación toda vez que no se menciona para cuál de ellos aplica.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Esta entidad no encuentra ambigüedad en la lectura del artículo 2.2.1.3.5.2 en cuanto a que, el artículo 2.2.1.3.2 del proyecto de decreto establece el ámbito de aplicación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, es decir en términos generales , por tanto se infiere fácilmente que el artículo 2.2.1.3.5.2 no hace distinción en alguno de los niveles que comprende el mismo proyecto.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.6.1 Respecto al parágrafo 2.</p> <p>En este parágrafo deberán incluir las posibilidades y facilidades para la renovación del parque automotor con tecnologías limpias, ya que para la realización de este es necesario el otorgamiento de estímulos tales como financiación de créditos con intereses bajos, exenciones arancelarias y de impuestos especiales.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Los estímulos contenidos en el paragrafo 2 del artículo 2.2.1.3.6.1 del proyecto del asunto, son las que las autoridades locales pueden otorgar en el marco de sus competencias, en cuanto a financiación de créditos y bajas tasas de interés, exenciones arancelarias , impuestos especiales , les informamos que el Gobierno Nacional ha venido trabajando en el desarrollo de política pública y normatividad que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país, que incluye beneficios tributarios y económicos para las personas que se pasen a esta tecnología.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.6.3 Contrato de vinculación.</p> <p>Regidos por las normas de derecho privado no debería establecerse ... " el término del contrato no_Rodrá ser superior a un año .. ".</p> <p>toda vez que se estaría en contravía de la autonomía contractual que reviste de garantías constitucionales los derechos de los contratantes, ya que se está generando un desequilibrio contractual injustificado en menoscabo de los derechos del consumidor o usuario al obligarlo a tener una permanencia determinada.</p> <p>Adicional a esto se debe estipular que et contrato de afiliación suscrito entre las empresas y los propietarios del vehículo, la expedición de paz y salvo no estará sujeta o condicionada al cumplimiento de un plazo (tiempo) determinado, esto con el fin de no atar por parte de las empresas a sus afiliados.</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. En caso positivo frente al término de duración del contrato se excluirá el tiempo del mismo, con ocasión a que el contrato será suscrito en el marco del derecho privado.</p> <p>No se requerirá paz y salvo para trámites netamente del servicio de transporte, el concepto de paz y salvo con la empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo derivada del contrato de vinculación, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.6.4. Perdida, hurto o destrucción del vehículo.</p> <p>Frente a esta determinación es necesario precisar que, amparados en las garantías contractuales pactadas en el contrato de vinculación, sera requisito de procedibilidad para la destrucción del vehículo "chatarrización", aportar paz y salvo expedido por la empresa afiliadora, ya que esta no debe ser la única llamada a responder por comparendos, multas, o procesos judiciales en caso de posteriores reclamaciones cuando el vehículo no existe.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El contexto del artículo 2.2.1.3.6.4 obedece a eventos como lo es la pérdida, hurto o destrucción del vehículo, en tal virtud no es procedente a través de este proyecto generar nuevos trámites para los usuarios, en igual sentido el contrato suscrito entre la empresa "afiliadora" y propietario del vehículo individual se rige por las normas de derecho privado.</p>

			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.6.5. Cambio de empresa</p> <p>Frente al parágrafo 2. se hace necesario incluir que, en el momento de la vinculación a otra empresa, el propietario del vehículo deberá aportar paz y salvo respectivo por parte de la empresa afiliadora anterior, esto con el fin de asegurar los pendientes por comparendos, multas o procesos judiciales que el propietario y el conductor tengan.</p> <p>Así mismo es necesario que para el traspaso, cancelación matricula y desvinculación el propietario deberá adjuntar paz y salvo de la empresa una vez esta verifique su estado respecto a los comparendos, multas, procesos judiciales que, ante la Rscalia por accidentes de tránsito, como lesiones, muertes, etc. en donde se encuentra afiliado; sin embargo, en ningún caso la empresa afiliadora podrá negar la expedición de la paz y salvo aduciendo el termino de vencimiento del contrato</p>		X	<p>NO SE ACOGE. No se requerirá paz y salvo para trámites netamente del servicio de transporte, el concepto de paz y salvo con la empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo derivada del contrato de vinculación, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.6.6,</p> <p>Desvinculación administrativa</p> <p>Se deberá incluir dentro de los requisitos para la desvinculación administrativa que aporten la paz y salvo de la empresa afiliadora anterior, a fin de garantizar que no se afecten los intereses de está ya que podría entrar a responder por reclamaciones de un vehículo que ya no hace parte del parque automotor.</p>		X	<p>No acogida. No se requerirá paz y salvo para trámites netamente del servicio de transporte, el concepto de paz y salvo con la empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo derivada del contrato de vinculación, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.8.13 Obligación de portar la tarjeta de control.</p> <p>Este artículo deberá incluir que la tarjeta de control esté debidamente laminada con el propósito de garantizarle al usuario la seguridad que le permite identificar los datos del vehículo, conductor y de las tarifas establecidas para la prestación del servicio. Con el fin de evitar que se pueda alterar el contenido de esta tarjeta.</p>		X	<p>El parágrafo del artículo 2.2.1.3.8.10 del presente proyecto de decreto expresa que el Ministerio de Transporte establecerá las condiciones de la tarjeta de control, por tanto en posterior reglamentación se podrá definir características del documento físico.</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.8.16</p> <p>Estudio de costos para el establecimiento de la tarifa. Nos permitimos exponer que frente a lo establecido " ... las tarifas podrán establecer otros factores de cálculo ... " se está dando cabida a configurar una inseguridad tarifaria ya que no se está plenamente determinados los factores que establecen esta tarifa dinámica, tales como circunstancias de tiempo, modo y lugar.</p>		X	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. al ciudadano se le responde que en todo caso, estas primas o cobros dinámicos o fijos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata el artículo.</p> <p>Ahora bien, también se aclara el texto del artículo así:</p> <p>"Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Las autoridades de transporte municipal, distrital o metropolitana elaborarán o actualizarán dentro de los 3 primeros meses de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta:</p> <p>1. Tarifa para el nivel de servicio básico: Este nivel de servicio tendrá "tarifa regulada", la cual será establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción. El valor de la tarifa regulada será actualizada anualmente de conformidad con los resultados del estudio de costos de la canasta del transporte, haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Para este nivel de servicio, las autoridades competentes determinarán la "tarifa regulada" para toda la jurisdicción. Podrán establecer primas o cobros adicionales, fijos, entre otros para: periodos específicos del año –festividades, vacaciones o eventos, por ejemplo, horarios predeterminados dependiendo de la demanda del servicio, o en un área o sector de la jurisdicción con características especiales o de zonas predeterminadas por alta o baja congestión; o desplazamiento a zonas suburbanas, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente. Valores o primas fijos, que se sumarán a la liquidación del costo calculado con base en "la tarifa regulada" del servicio oficialmente autorizada.</p> <p>En este Nivel de servicio, en relación con el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio al usuario, podrá utilizarse:</p> <p>a. Un aparato de medida mecánico o electrónico, debidamente calibrado conforme a lo establecido en el reglamento técnico metrológico expedido por la autoridad competente.</p> <p>b. Un módulo, previamente certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción que fija la tarifa. Módulo que es parte del conjunto de elementos tecnológicos componente de una plataforma tecnológica.</p> <p>En todo caso, sin importar el tipo de dispositivo que se use, mecánico o electrónico, o a través de módulo de plataforma tecnológica, la liquidación del costo del servicio público se realizará con base en la tarifa oficialmente autorizada en este nivel de servicio en la jurisdicción. Es decir el valor a cobrar al usuario corresponderá a la liquidación del costo del servicio que corresponda a la "tarifa regulada", más las primas o cobros adicionales fijos, que oficialmente se establezcan.</p> <p>2. Tarifa para Nivel de servicio lujo: Este nivel de servicio tendrá una "tarifa mínima" que resultará de sumar a la "tarifa regulada", calculada con la metodología para el nivel básico, un valor extra asociado a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación.</p> <p>Adicionalmente, para el nivel de lujo, se deben estructurar factores de cálculo que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos, que se adicionarán al valor liquidado como costo del servicio público calculado con base en la "tarifa mínima" oficialmente autorizada. Estos valores dinámicos se relacionarán con tiempos de espera, congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros. En todo caso, estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata este artículo.</p> <p>En este nivel de servicio, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio público a la "tarifa mínima" oficialmente autorizada, corresponderá a un módulo que será parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica. Módulo cuya funcionalidad deberá ser certificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.</p> <p>Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran. Cuando se use plataforma tecnológica para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor a cobrar por el servicio, la información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo</p>
			<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.9.1</p> <p>Programa de formación para el desarrollo de competencia para conductores.</p> <p>Proponemos que se incluya en la formación coordinada por el SENA a los de servicio básico, ya que la norma pretende solo establecer dicha capacitación para conductores de servicio de lujo, lo cual implica una discriminación en el trato frente a iguales, que contravía el derecho constitucional a la igualdad.</p>		X	<p>ACOGIDA. Se modifica el texto del artículo así: " Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.</p> <p>Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte."</p>

				<p>OBSERVACIONES 2.2.1.3.10.1 Características mínimas de las plataformas.</p> <p>Se debe incluir que la tarifa a través de la plataforma tecnológica solo aplique para vehículos nivel de lujo, toda vez que los vehículos de nivel básico deberán implementar el uso del taxímetro electrónico, el cual ya brinda las condiciones que las plataformas tecnológicas pretenden ofrecer, se evidencia que se generaría un desgaste administrativo y económico que los propietarios de estos vehículos (nivel básico) no están dispuestos a asumir.</p> <p>Sumado a lo anterior es necesario incluir que las plataformas tecnológicas serán utilizadas únicamente por los vehículos de lujo deberán ser aprobadas y reglamentadas tanto por el Ministerio de Transporte como por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de Colombia.</p> <p>Sobre el particular el Ministerio de Transporte debe velar y garantizar los lineamientos y presupuestos señalados por la Superintendencia de Industria y Comercio con el propósito de evitar posibles nulidades futuras por falta de requisitos procedimentales que se deben cumplir.</p> <p>NOTA: en lo plasmado en el borrador del Decreto se evidencia que de manera reiterativa hacen alusión a la implementación de plataformas tecnológicas, situación que nos permite concluir que de manera arbitraria se pretende implementar a toda costa sin tener en cuenta que es voluntad de la administración ir en contraposición de los derechos del gremio taxista y no profundizar en los efectos injustos que estos producen con su implementación</p>		X	<p>NO ACOGIDA En el artículo 2.2.1.3.5.1 del proyecto de decreto se establece claramente que para el nivel de lujo operará la plataforma. En el mismo proyecto se indica que el Ministerio de Transporte y el Ministerio de las TIC expedirán la regulación correspondiente.</p> <p>Ahora bien, es prudente comentar que al parecer hay confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación.</p> <p>Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
34	19/06/2019	Octaciano Ortiz Mora archivo@autotaxi.com	Auto Taxi Ejecutivo SAS	<p>El servicio de taxis en la ciudad de Bogotá D.C., viene soportando la falta de conductores, congelamiento de tarifas, sobrecostos, disminución del ti-abajo lo han llevado a operar por debajo del 50% de su capacidad con un pico y placa que deberían tener los particulares y no el servicio público, y además también a las improvisadas medidas impuestas por las autoridades locales con la excusa de combatir la falta de cultura ciudadana, la inseguridad, el deterioro ambiental y el atraso tecnológico, sin existir estudios serios de una canasta de transporte y desconociendo que son los conductores de particulares en estas aplicaciones los responsables directos del incremento de la congestión vehicular y deterioro ambiental, entre otros, sin que ello signifique QUE QUEREMOS renunciar a los avances tecnológicos, la libre empresa y la competencia, el buen servicio, solo exigimos estudios serios y valores reales del costo.</p> <p>Bogotá no presenta un aumento de tarifa hace ya cuatro años, el gran agobia de parte de las autoridades hacia el gremio con una normatividad exagerada, con requerimientos a las empresas y a los conductores de no menos de 20 requisitos, sin ofrecer las garantías de trabajo antes expuestas no ofrecen garantías para invertir ni desarrollar el sector</p> <p>Lo cierto es que mientras las autoridades no tomen acciones efectivas y definitivas contra las empresas que fomentan la ilegalidad en el servicio de transporte, y las nuevas normas, del orden nacional y local no solucionen el tema de la ilegalidad, todo el servicio de transporte público tanto individual como colectivo estará condenado a su inviabilidad y destrucción.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se entiende que los comentarios son realizados al proyecto de decreto, entre tanto las situaciones por usted planteadas obedecen al resorte de las autoridades locales de transporte.</p> <p>Ahora bien, es prudente informarle que en el texto del proyecto se establece que el estudio debe realizarse durante los tres primeros meses de cada año.</p>
				<p>2. De acuerdo al este borrador planteado según los artículos 2.21.3.6.5 y 2.2.1.3.6.6 con respecto a los cambios de empresas y o desvinculaciones administrativas. aunque la razón de no obligar o detener a un vehículo en una empresa sin apego a su voluntad es totalmente claro también lo es que para poder dar desarrollo a la actividad, tales propietarios no deberían poder acceder a este beneficio si presentase las llamadas multas administrativas y o responsabilidades civiles por heridos o muertos, porque la ley hace solidarias a las empresas que NO PUEDEN hacer frente a este tema, y los propietarios simplemente evaden su responsabilidad de igual manera que los conductores, el arquetipo del estado es simple hay decir que existen vías civiles las cuales son casi que imposibles de recurrir como es de su conocimiento.</p> <p>Vale recordar que la modalidad de taxis tiene parámetros diferentes que no son vistas en la ley, no tenemos rutas, no tenemos horarios, nuestro control y servicio es diferente</p> <p>El decreto debe involucrar al propietario y al conductor en estos casos eso nos ayudaría a depurar el gremio y a profesionalizar el servicio</p> <p>Por ello la solicitud es de que debe haber un paz salvo solo sobre esos dos ítems para salvaguardar en algo a las empresas afiliadoras, si el tema es acabar con las empresas y convertirlas en operadoras entonces habrá que modificar todo el Decreto.</p> <p>Es la única forma de evitar malas experiencias de reformas e integraciones que lo único que conllevan es a promover los monopolios y a dejar por fuera a los más pequeños (transportadores, empresas).</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Efectivamente frente a la desvinculación administrativa de que trata el artículo El artículo 2.2.1.3.6.6., se ratifica que es un contrato que se rige por las normas del derecho privado, el trámite de desvinculación para efectos de la prestación del servicio no va en detrimento de las acciones civiles y comerciales que se deriven del mismo y que podrán ser exigidas por las partes, de allí que no haya desprotección de los extremos contractuales.</p> <p>No es procedente a través de este proyecto generar nuevos trámites para los usuarios, como ya se dijo el contrato suscrito entre la empresa "afiliadora" y propietario del vehículo individual se rige por las normas de derecho privado. En tal sentido es preciso señalar lo que establece el artículo 991 del Código de Comercio " Cuando la empresa de servicio público no sea propietaria o arrendataria del vehículo en que se efectúa el transporte, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo, el propietario de éste, la empresa que contrate y la que conduzca, responderán solidariamente del cumplimiento de las obligaciones que surjan del contrato de transporte."</p>

19/06/2019	Alvaro Giraldo Cadavid - Personero Delegado para la movilidad y la planeación Urbana	Personería de Bogotá	<p>1. Sección 5 Prestación del Servicio. Artículo 2.2.1.3.5.2: Permanencia. Frente a este artículo, es importante señalar que en el momento en que se presenta en la norma la afirmación de que: "Podrán solicitar cambio de servicio" estamos frente a un vehículo que cuenta con un kilometraje mayor al que normalmente se le brinda a un vehículo privado, lo que genera diferentes consecuencias a tener en cuenta: a. Aumento desmedido del parque automotor de la ciudad, lo cual conlleva un factor de congestión mayor al actual con 52 mil vehículos "usados" ingresando cada 5 años al parque automotor "privado" de la ciudad.</p> <p>b. Genera mayor riesgo para el ciudadano particular (riesgo de accidente por falla mecánica, riesgo de falla mecánica que obstaculice el tránsito en vía)</p> <p>c. Riesgos comerciales al momento de la tradición de estos vehículos, en donde se les realicen maniobras fraudulentas para disminuir su kilometraje o disfrazar sus fallas mecánicas.</p> <p>d. Daño ambiental, debido al aumento de emisiones contaminantes que generan estos automotores que ya tienen un uso superior al debido.</p> <p>Por esta razón, se considera que la decisión adecuada para estos vehículos es acceder al proceso de cancelación de matrícula y disposición final a través de la chatarrización, generando con ello garantías para ciudadanía en general. De la misma manera, se sugiere que se disponga de forma expresa, que la reposición de los vehículos que sean retirados de circulación se haga exclusivamente con vehículos nuevos, estas limitantes generan que se renueve la flota de vehículos por la seguridad de los pasajeros</p> <p>También es importante revisar la adición que a este artículo del decreto 1079 hizo en su momento el decreto 2297, en donde a los vehículos de servicio de lujo también se le estableció un término para darle la posibilidad de un "Cambio de servicio", en donde deben ser tenidas en cuenta las consideraciones aquí descritas, para establecer unas condiciones estructuradas para la chatarrización de estos vehículos y la consecuente renovación de la flota exclusivamente con vehículos nuevos.</p>		x	<p>NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .</p>
			<p>2. Sección 8 Tarjeta de operación, tarjeta de control y tarifas:</p> <p>Artículo 2.2.1.3.8.16. Frente a este punto es importante señalar que de acuerdo con las dinámicas del mercado, es una obligación de las autoridades de transporte de la jurisdicción que corresponda, adelantar el estudio de tarifas de forma anual y adicionalmente a los factores señalados en los numerales 1 y 2 se debe dar aplicación a alguna fórmula automática de aumento como el IPC, para efectos de generar equilibrios entre el costo del servicio y la tarifa cobrada al usuario.</p> <p>De manera adicional, es indispensable limitar la facultad de la autoridad de tránsito en el sentido de establecer varios tipos de tarifas dependiendo de la utilización de determinado tipo de elemento para el cálculo de la tarifa, toda vez que teniendo en cuenta la reglamentación que la SIC estableció sobre la materia, taxímetro electrónico y utilización de software (aplicación), se encontrarían a la misma altura de agregado de valor y por consiguiente, deben contar con la misma tarifa. Adicionalmente, se prestaría para que la autoridad de tránsito vía tarifa, coaccionara a las empresas y/o conductores a implementar determinado tipo de sistema para la operación, cálculo Y cobro del servicio.</p> <p>Artículo 2.2.1.8.1.6 numeral 1 párrafo 2. En este punto se establece que la autoridad "podrá utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, para viabilizar el establecimiento de recargos dinámicos a "la tarifa básica", asociados a tiempos de espera: detenido o por congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros"</p> <p>Frente a esta parte del artículo, es preciso señalar que de su redacción se entendería que:</p> <p>1. Se está facultando a la autoridad de tránsito para establecer sub categorizaciones dentro del servicio básico dado por los factores de comodidad señalados en el párrafo transcrito.</p> <p>11. Se está confundiendo la interpretación de "Tarifa dinámica" con "Recargo dinámico" ya que revisando las características de la plataforma que se señalan en artículos posteriores, el cálculo de la tarifa junto con sus diferentes variaciones por condiciones de la prestación (distancia, congestión, espera, otros) deben ser presentados al momento de la solicitud del servicio, de tal manera que el usuario determine si acepta o no estas condiciones y el precio final a pagar, mientras que la concepción de los "Recargos" se entienden como valores adicionales que se generan y cobran al final de la prestación del servicio y sobre los cuales el pasajero desconoce su probabilidad de ocurrencia al momento de iniciar el servicio.</p> <p>111. Se está generando un factor discriminante para quien decida prestar el servicio a través del cálculo de tarifa via taxímetro electrónico, en el cual no se contemplan estos factores y el costo del servicio se presenta al final del recorrido.</p> <p>Dadas estas condiciones, este artículo debe ser objeto de revisión para evitar que las situaciones descritas arriba se presenten y el establecimiento de "Recargo Dinámico" o "Tarifa dinámica" se den en condiciones reales e igualitarias para todos los tipos de servicio básico que se presenten en razón al elemento de cálculo de tarifa que se utilice.</p>	x	<p>ACOGIDA PARCIALMENTE. Se ajustó la redacción para dar claridad. Se dispuso que : Artículo 2.2.1.3.8.16. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Las autoridades de transporte municipal, distrital o metropolitano elaborarán o actualizarán dentro de los 3 primeros meses de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, teniendo en cuenta:</p> <p>1. Tarifa para el nivel de servicio básico: Este nivel de servicio tendrá "tarifa regulada", la cual será establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción. El valor de la tarifa regulada será actualizada anualmente de conformidad con los resultados del estudio de costos de la canasta del transporte, haciendo uso de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998 modificada por la Resolución 392 de 1999, o con la metodología y la frecuencia que establezca la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Para este nivel de servicio, las autoridades competentes determinarán la "tarifa regulada" para toda la jurisdicción. Podrán establecer primas o cobros adicionales, fijos, entre otros para: periodos específicos del año –festividades, vacaciones o eventos, por ejemplo, horarios predeterminados dependiendo de la demanda del servicio, o en un área o sector de la jurisdicción con características especiales o de zonas predeterminadas por alta o baja congestión; o desplazamiento a zonas suburbanas, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente. Valores o primas fijos, que se sumarán a la liquidación del costo calculado con base en "la tarifa regulada" del servicio oficialmente autorizada.</p> <p>En este Nivel de servicio, en relación con el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio al usuario, podrá utilizarse:</p> <p>a. Un aparato de medida mecánico o electrónico, debidamente calibrado conforme a lo establecido en el reglamento técnico metroológico expedido por la autoridad competente.</p> <p>b. Un módulo, previamente certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción que fijó la tarifa. Módulo que es parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica.</p> <p>En todo caso, sin importar el tipo de dispositivo que se use, mecánico o electrónico, o a través de módulo de plataforma tecnológica, la liquidación del costo del servicio público se realizará con base en la tarifa oficialmente autorizada en este nivel de servicio en la jurisdicción. Es decir el valor a cobrar al usuario corresponderá a la liquidación del costo del servicio que corresponda a la "tarifa regulada", más las primas o cobros adicionales fijos, que oficialmente se establezcan.</p>	
			<p>2. Tarifa para Nivel de servicio lujo: Este nivel de servicio tendrá una "tarifa mínima" que resultará de sumar a la "tarifa regulada", calculada con la metodología para el nivel básico, un valor extra asociado a factores por calidad, comodidad, seguridad y operación.</p> <p>Adicionalmente, para el nivel de lujo, se deben estructurar factores de cálculo que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos, que se adicionarán al valor liquidado como costo del servicio público calculado con base en la "tarifa mínima" oficialmente autorizada. Estos valores dinámicos se relacionarán con tiempos de espera, congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros. En todo caso, estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata este artículo.</p> <p>En este nivel de servicio, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio público a la "tarifa mínima" oficialmente autorizada, corresponderá a un módulo que será parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de una plataforma tecnológica. Módulo cuya funcionalidad deberá ser certificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.</p> <p>Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran. Cuando se use plataforma tecnológica para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor a cobrar por el servicio, la información relacionada con la liquidación estimada del valor a cobrar al usuario por la prestación del servicio, deberá darse a conocer a este previamente al inicio del servicio, para que acepte o no la prestación del mismo.</p>			

			<p>3. Sección 4 Seguridad Social para conductores. Artículo 2.2.1.3.4.1.  Prohibición: Sobre este artículo en particular, se sugiere dar alcance a la expresión "afiliados al SSS" ya sea, dentro del mismo artículo o en aquel en que se encuentra la terminología aplicable a la norma.  Lo anterior, teniendo en cuenta que la "Afiliación al Sistema" en los términos de la norma (ley 100 y su respectivo desarrollo normativo) se da bajo las siguientes características.</p> <p>l. Régimen Contribuyente  a. Afiliado Dependiente  b. Afiliado Independiente  c. Pensionado  d. Beneficiario  11. Régimen Subsidiado</p> <p>Esto pues, para indicar que si bien la norma de tránsito que está en revisión no es la adecuada para entrar a regular la relación "Laboral" entre el trinomio propietario-conductor-empresa, también es cierto que si genera una obligación para la empresa en el sentido de realizar una "verificación" la cual va encaminada a que los conductores presten el servicio en condiciones de seguridad para sí mismo y le prohíbe a las empresas, permitir la circulación de los mismos sin contar con los mínimos de seguridad para ello.  Entonces, es necesario especificar si en el momento en que se realiza la verificación es admisible que esta sea bajo cualquiera de las figuras descritas anteriormente, o si lo que se busca es que se evidencie que el conductor está realizando de forma periódica su aporte dentro del régimen contributivo como afiliado independiente.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El artículo 34 de la Ley 336 de 1996 establece " Las empresas de Transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia".  Por tanto en el texto se dispone que : a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes  La prohibición establecida en el artículo 2.2.1.3.4.1 es de origen legal (Ley 336 de 1996) Por tanto la redacción se realizó bajo el entendido que, la afiliación a la seguridad social se entiende de manera integral para las personas que ejerzan una actividad laboral ( ARL, SALUD, PENSIÓN) en cuanto garantizan la seguridad social del conductor y su familia.</p>
			<p>4. Sección 5. Artículo 2.2.1.3.5.1: Niveles de Servicio 1. Nivel Básico: En este artículo se requiere, atendiendo a la normatividad reciente expedida por la SIC en cuanto a metrología para el cálculo y aplicación de la tarifa y que según el numeral 5 del artículo 2.2.1.7.14.3 del Decreto 1074 de 2015 se dispone que: "(...) están sujetos al cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo los instrumentos de medida que sirvan para medir, pesar o contar y que tengan como finalidad, entre otras:" (...) 5. Realizar transacciones comerciales o determinar el precio de servicios. (...)".  Adicionalmente el artículo 2.2.1.7 .14.1 Ibidem, establece que "La Superintendencia de Industria y Comercio es, la Entidad competente para instruir y expedir reglamentos técnicos metrología para instrumentos de medición sujetos a control metrología. (...) La Superintendencia de Industria y Comercio podrá además implementar las herramientas tecnológicas o informativas que considere necesarias para asegurar el adecuado control metrología e instruirá la forma en que los productores, importadores, reparadores y responsables de los instrumentos de medición, reportarán información al sistema. (...)".  Así mismo La Superintendencia de Industria y Comercio reglamentará las condiciones y los requisitos de operación de los Organismos Autorizados de Verificación Metrología y Organismos Evaluadores de la Conformidad que actúen frente a los instrumentos de medición".  En concordancia con estos apartes del Decreto que aquí se estudia, es importante armonizar esta normatividad atendiendo a que en la descripción que se realiza del "Servicio Básico" no se establecen las características del elemento de medición que deben llevar por defecto, esto es, el taxímetro, en cumplimiento de lo señalado para "aquel que se presta garantizando al usuario que pueda acceder al servicio, abordando directamente en las vías" situación que requiere una especificidad en cuanto a dicho elemento de medición, más aún, cuando la SIC a través de la Resolución 88918 de 2017 "Por medio de la cual se reglamenta el control metrología aplicable a taxímetros electrónicos". Y se define que estos (los taxímetros electrónicos) serán los instrumentos autorizados para la definición del cálculo de la tarifa así:  8.1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrología aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto Único 1079 de 2015 del Sector Transporte.  La norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos, en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxi, frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje o recorrido en taxi.  Para cumplir este objetivo, el presente reglamento establece los requisitos técnicos, metrología y administrativos que debe cumplir el taxímetro electrónico, el procedimiento de evaluación de la conformidad; define las obligaciones para productores e importadores y señala cuáles son las disposiciones a cumplir frente a la verificación metrología de este tipo de instrumentos, una vez se encuentre en servicio.  Al tenor de esta norma es necesario realizar las siguientes precisiones:  /. La SIC no contempla y no regula aún el cálculo y aplicación de la tarifa de taxis a través de infraestructuras de software "aplicaciones", ya que si bien, en la mencionada norma se hace referencia a componentes de software para el cálculo de la tarifa, ello debe leerse en el contexto de que se está haciendo referencia únicamente a la descripción de los elementos constitutivos del aparato denominado "taxímetro electrónico"</p>		X	<p>NO ACOGIDA No se entiende su comentario como una observación al proyecto de decreto en mención , no obstante es preciso señalar que , La Superintendencia de Industria y Comercio expidió reglamento técnico a través de la resolución número 88918 de 2017, dicha norma se expide en el marco de la competencia de la SIC , con el propósito de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos , con el fin de generar confianza y credibilidad en los usuarios del servicio, así pues el reglamento técnico emitido por la SIC es una herramienta Legal para garantizar que , los instrumentos de medición (taxímetros) que se fabriquen o importen al País tendrán que cumplir con los requisitos establecidos en la norma referida, y cuyo control se establece en cabeza de las autoridades locales.  es prudente agregar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrología, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrología. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.  El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.  Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>

			<p>11. La SIC establece que el único elemento que se encuentra aprobado para el cálculo y aplicación de la tarifa, es el "Taxímetro electrónico" lo cual conmina al gremio taxista y a las autoridades de tránsito a migrar a la implementación de estos instrumentos y a eliminar del mercado el "Taxímetro análogo" que se encuentra en uso actualmente, pese a esto, no se encuentra una reglamentación que permita definir un límite de tiempo para este proceso, sin embargo, coloca en un "Limbo de legalidad" a quienes se encuentren operando bajo este modelo de cálculo y aplicación de tarifa. Lo anterior por cuanto la única competencia de la SIC en el asunto consiste en determinar las características del elemento de medición legal y metrologicamente aceptado y esta implementación tecnológica es de competencia de la autoridad territorial, quien aún no expide la norma del caso.</p> <p>Ahora bien, la norma que se estudia, al momento de realizar la definición de las características del servicio básico, deja un vacío normativo en el sentido en que no manifiesta (ahora que se cuenta con norma soporte para ello) el mecanismo básico de cálculo de tarifa que se debe tener en el vehículo para garantizar la seguridad en el abordaje en calle.</p> <p>Ahora bien, en el momento en que la norma le concede a la autoridad de tránsito de la jurisdicción la posibilidad de autorizar o implementar el uso de plataformas tecnológicas para este nivel de servicio, coloca en desventaja a quienes lo presten a través de taxímetro, toda vez que como ya se ha visto, la autoridad puede llegar a establecer sistemas tarifarios diferentes para los dos "subniveles" (básico con taxímetro - básico con plataforma) en donde se privilegie la utilización del medio electrónico y no se tenga en cuenta la migración tecnológica que también implica la utilización del taxímetro electrónico en los términos definidos por la SIC.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es preciso señalar que , La Superintendencia de Industria y Comercio expidió reglamento técnico a través de la resolución número 88918 de 2017, dicha norma se expide en el marco de la competencia de la SIC ,con el propósito de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos , con el fin de generar confianza y credibilidad en los usuarios del servicio, así pues el reglamento técnico emitido por la SIC es una herramienta Legal para garantizar que , los instrumentos de medición (taxímetros) que se fabriquen o importen al País tendrán que cumplir con los requisitos establecidos en la norma referida, y cuyo control se establece en cabeza de las autoridades locales.</p> <p>es prudente agregar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", no se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>5. Sección 1 O Plataformas tecnológicas, artículo 2.2.1.3.10.1: Frente a la implementación de aplicaciones tecnológicas para la prestación del servicio de transporte público individual tanto en el nivel básico como el de lujo, es importante señalar que la reglamentación a este respecto debe ser más concreta por cuanto se considera que, al dejarla como se encuentra, puede dar lugar a las siguientes situaciones:</p> <p>I. Persona particular que desarrolla una plataforma e inicia un modelo de afiliación de vehículos tipo taxi y da inicio a operaciones sin contar con el lleno de requisitos que debe llevar una empresa, de acuerdo con la norma. Esto es, una especie de "negocio" paralelo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante precisar que el Ministerio de Transporte en este proyecto de decreto frente a las plataformas tecnológicas, plantea los requisitos mínimos de operación para las mismas, es decir, aquellos elementos necesarios para el desarrollo de un software acorde las necesidades del sector en su rol de ser facilitadoras del proceso logístico en la prestación del servicio, intermedian entre el usuario y quienes si poseen autorización legal para prestar el servicio (conductores con tarjeta de control vigente en vehículos con tarjeta de operación vigente) .</p> <p>Las plataformas no están concebidas como empresas de transporte, claramente se establece en el Artículo 2.2.1.3.10.1. en las características mínimas de las plataformas que teniendo en cuenta que para los efectos del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se "definió Plataforma Tecnológica como el conjunto de elementos tecnológicos que interrelacionan al usuario de esta modalidad de servicio con conductores y equipos legalmente autorizados para prestarlo; que cumple con las características para la gestión logística de la prestación del servicio establecidas en esta disposición y los reglamentos, (...)".</p> <p>ASÍ MISMO SE LES ESTABLECE COMO CONDICIÓN QUE "f. Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componente de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductores y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición."</p> <p>Es menester indicar que la empresa o persona natural que sean propietarias de una plataforma tecnológica deberán cumplir con los requisitos señalados en el proyecto de decreto, adicionalmente al cumplimiento de las disposiciones que se expidan por parte de los Ministerios de Transporte y de las TICS, de igual manera es menester indicar lo estipulado en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 " Las empresas interesadas en prestar el servicio público de Transporte o constituidas para tal fin , deberán solicitar y obtener habilitación para operar"... La habilitación será otorgada por la autoridad de transporte competente , por tanto el ejemplo que usted menciona se configura una situación de ilegalidad en caso de no obtener la habilitación correspondiente, lo cual dará lugar a las investigaciones o sanciones contempladas en la Ley.</p>
			<p>11. Vehículo tipo taxi, afiliado legalmente en una empresa, que opera sus servicios bajo la "adopción" de varias aplicaciones propuestas en el mercado, generando el riesgo para el usuario del servicio quien lo toma asumiendo que se encuentra vinculado a un modelo, pero se encuentra frente a otra situación al momento de un siniestro (empresa oficial vs aplicación extra que utiliza el conductor)</p> <p>Por estas razones, debe especificarse en la norma que si bien es cierto que con el fin de garantizar la libre competencia, el derecho a la elección de empresa y aplicación, debe garantizarse ante todo la legalidad en la prestación del servicio, indicando que:</p> <p>I. El vehículo tipo taxi sólo podrá prestar el servicio a través de la aplicación oficial de la empresa a la cual se encuentra afiliado.</p> <p>11. La empresa deberá contar con una aplicación oficial propia o a través de la suscripción de algún tipo de contrato con un operador de aplicación.</p> <p>12. En caso de que la empresa determine crear, implementar, adquirir, o realizar acuerdos comerciales con varios operadores de aplicaciones, deberá limitarse este número y establecer la obligatoriedad del registro de utilización de dichas plataformas como oficiales para el funcionamiento de sus servicios de transporte.</p> <p>De esta forma, se limita el uso que de estas aplicaciones se realice y se le da mayor coherencia a la organización del sistema, evitando así inseguridades para los usuarios de estos servicios y evitando que se abra una puerta a una prestación ilegal del servicio por inadecuada manipulación de estos equipos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. La potestad del cambio de servicio es connatural a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual, bajo la premisa de cumplirse los requisitos para dicho trámite. El cambio de servicio en esta modalidad esta dispuesto y permitido por la ley 903 y via reglamentara no es dable prohibirlo ni odificar las condiciones para ello. En animo de discusión, establecer que en lugar de cambio de servicio se de un proceso de chatarrización y reposición, significa establecer termino de vida útil a estos vehículos, asunto que no nos esta concedido por las leyes vigentes .</p>
			<p>6. Sección 9 Desarrollo de competencias para conductores. Artículo 2.2.1.3.9.1. En este artículo lo ideal es establecer un "programa de competencias básicas" para todo tipo de servicio, que sea de carácter obligatorio para cualquier persona que desee conducir un vehículo de transporte público individual. Este debe contener mínimo, contenidos que tengan relación con normas de comportamiento, mecánica básica, reconocimiento de la ciudad, conocimiento de las normas de tránsito y transporte, actualización normativa cuando haya lugar, conocimiento del modelo empresarial, primeros auxilios, entre otros.</p> <p>Luego de este "programa de competencias básicas", se deberá implementar un plus de capacitaciones que "elevel" el nivel del servicio, como capacitación básica en idiomas, normas de cortesía avanzadas, conocimientos de los sitios y atractivos de interés turístico, entre otros, que generen una distinción real entre los dos tipos de servicio.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Está en construcción un documento de formalización y profesionalización. Para mayor claridad el texto se ajustó en los siguientes terminos: Artículo 2.2.1.3.9.1. Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.</p> <p>Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.9.2. Plan piloto. El Gobierno Nacional trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.</p>

19/06/2019	<a href="mailto:juridico@mitaxi222.com">juridico@mitaxi222.com</a> Representante legal de ASOCOTAXIS	ASOCOTAXIS	<p>I. RESPECTO A LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA</p> <p>En el proyecto de decreto se esboza en repetidas ocasiones el término Capacidad Transportadora, el cual no ha sido aplicado debidamente al transporte público individual, teniendo en cuenta que es un término que fue reglamentado inicialmente en la Resol 415 de 2003, y sin tener en cuenta que corresponde única y exclusivamente al transporte colectivo.</p> <p>La capacidad Transportadora, se obtiene del estudio técnico encargado de evaluar el número mínimo de vehículos que se requieren, para atender una demanda de pasajeros que usaran una ruta con un origen y un destino específicos, un recorrido determinado y sus condiciones propias del tiempo, horario y frecuencia.</p> <p>Una vez reorganizados los trazados y servicios ofrecidos por el transporte público colectivo, son transferidos al Sistema de Transporte Masivo Transmilenio y es la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá quien desarrolla los estudios técnicos para establecer las necesidades de movilización de los usuarios de Transporte Público colectivo sujeta a una capacidad transportadora asignada a las empresas que cubrirían las Troncales Américas - calle 13, norte Quito sur y suba, según lo previsto en el art. 7 del decreto 115 del 16 de Abril de 2003.</p> <p>Posteriormente la resolución 1388 de 2003, estableció la capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital. Derogada tácitamente por la resolución S.T.T 278 de 2005.</p> <p>Sin embargo de manera irresponsable el proyecto de decreto, pretende incorporar</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• al servicio público individual, el cual no es sujeto de recorridos, rutas ni horarios, los decretos reglamentarios del servicio colectivo, en un total desconocimiento de la dinámica 'del sector y mucho menos de la práctica.</li> </ul>	X	<p>PARCIALMENTE ACOGIDA en el sentido de solo expresarnos en terminos de capacidad transportadora global de la jurisdicción. En el texto del proyecto de decreto en el artículo 2.2.1.3.4 definiciones, se mantuvo unicamente la definición de Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de la Jurisdicción, como siempre se ha predicado de esta Modalidad de servicio publico. En consecuencia se elimina capacidad transportadora operativa y capacidad transportadora individual en el proyecto. asi:</p> <p>" 1.Capacidad Transportadora Global de la Modalidad: Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en una jurisdicción específica, determinada por la autoridad competente, mediante un estudio técnico. "</p> <p>En el texto del proyecto, se manera integral se trato el tema como capacidad transportadora Global de la Modalidad en la Jurisdicción y se expresó textualmente que : " (...) no se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa (...).</p> <p>Ahora bien, no se entiende su comentario como una observación al proyecto de decreto, pues usted menciona lo contemplado en la resolución 415 de 2003 de la ciudad de Bogotá, de otra parte, es importante señalar lo que dice la Ley frente a la capacidad transportadora la cual no puede predicarse exclusivamente para el transporte colectivo, artículo 22 I.EY 336 DE 1996 " Toda empresa del servicio público de Transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el Reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo."</p>
			<p>Decreto 415 de 2003.</p> <p>RESUELVE</p> <p>Capitulo 1</p> <p>Capacidad transportadora global de Bogotá D. C.</p> <p>Artículo 1. Definición de capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo en el Distrito Capital. - La capacidad transportadora global del servicio público de transporte colectivo para el Distrito Capital, corresponderá a la suma de las capacidades mínimas requeridas por las rutas o servicios autorizados para prestar servicios de transporte público colectivo en la ciudad, según las necesidades de movilización establecidas por la Secretaría de tránsito y Transporte, con base en los estudios técnicos respectivos ,incrementada en un porcentaje máximo de cinco por ciento (5%) que se concederá para la flota de reserva; en ningún caso la capacidad transportadora máxima autorizadas la totalidad de las empresas de transporte público colectivo de la ciudad podrá superar la capacidad transportadora global</p> <p>Artículo 2. Fijación de la capacidad transportadora global. - La capacidad transportadora global de la ciudad será fijada por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá y podrá ser modificada por la misma autoridad cada vez que se presenten circunstancias que lo justifiquen, de conformidad con lo establecido en la presente Resolución.</p> <p>Así mismo se otorgan las condiciones para asignar una mayor capacidad transportadora a las empresas por medio de Licitación Pública, solo en los casos que se "Liciten nuevas rutas o servicios", en el proyecto de Decreto en su Artículo 2.2.1.3.7.4 Asignación de Nuevas capacidades transportador. Individuales de vehículos tipo taxi por parte de la autoridad competente, que ingresarán a copar la Capacidad transportadora de la jurisdicción, se hará por sorteo público ..., es Incomprensible de qué manera se pretende asignar estos derechos de matrícula, de manera individual y por sorteo público.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior de manera absurda, el proyecto de decreto, toma sin análisis previo, las normas ya citadas y las adapta de manera irresponsable, confundiendo los derechos individuales ele matrícula y posterior afiliación a las empresas, con el término "capacidad transportadora individual" inaplicable al modelo de transporte individual de taxis, cobijado por la libre competencia en un modelo de libre afiliación y cambio de empresa de acuerdo a los valores agregados ofrecidos por cada una de ellas.</p> <p>Las empresas de transporte Público individual NO requieren capacidad transportadora, debido a las características propias en la prestación del servicio. La oferta y demanda de pasajeros está dada por el universo de usuarios que requieran el ser-vicio en la ciudad de Bogotá, lo que dio como resultado, que el parque automotor de Transporte individual de la ciudad fuera congelado mediante el Decreto 613 de 1993. Lo cual no fue revisado ni tenido en cuenta en el artículo 2.2.1.3.7.4 proyecto de decreto, fiel copia de las condiciones establecidas para el Transporte Público Masivo.</p> <p>Recordemos que el Dr. JAIME HUMBERTO RAMÍREZ BONILLA Coordinador Grupo Transporte y Tránsito, Oficina Asesora Jurídica mediante concepto del MT-1350-2 - 67499 d-21 28 de diciembre de 2006, en respuesta a la solicitud efectuada a través del oficio radicado bajo el No. 70247 del 05 de diciembre de 2006, mediante el cual solicita concepto sobre capacidad transportadora en taxis y reposición, indico lo siguiente:</p> <p>"La capacidad transportadora en esta modalidad es del municipio y no de las sociedades transportadoras, toda vez que, la parte inicial del inciso 2 del artículo 35 del citado decreto establece: "Entiéndase como ingreso de taxis al servicio público individual de transporte, la vinculación de vehículos al parque automotor de este servicio en un distrito</p>		
					<p>PARCIALMENTE ACOGIDA en el sentido de solo expresarnos en terminos de capacidad transportadora global de la jurisdicción. En el texto del proyecto de decreto en el artículo 2.2.1.3.4 definiciones, se mantuvo unicamente la definición de Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de la Jurisdicción, como siempre se ha predicado de esta Modalidad de servicio publico. En consecuencia se elimina capacidad transportadora operativa y capacidad transportadora individual en el proyecto. asi:</p> <p>" 1.Capacidad Transportadora Global de la Modalidad: Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en una jurisdicción específica, determinada por la autoridad competente, mediante un estudio técnico. "</p> <p>En el texto del proyecto, se manera integral se trato el tema como capacidad transportadora Global de la Modalidad en la Jurisdicción y se expresó textualmente que : " (...) no se</p>

			<p>o municipio'; de donde se infiere que el parque automotor pertenece al distrito o municipio y no a las empresas de transporte, es decir, corresponde al concepto de capacidad transportadora global del ente territorial, el cual, puede autorizar las empresas la vinculación de equipos"</p> <p>Este concepto fue emitido en vigencia del Decreto 172 de 2001 el cual reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi", y como consecuencia de ello indico:</p> <p>"Con relación a si es posible desvincular un vehículo clase taxi de una empresa</p> <p>Legalmente habilitada y trasladar este a una empresa constituida por persona natural, esta oficina considera que es viable toda vez que no hay incremento ni reposición del equipo, solamente se da un traslado de empresa, siempre y cuando la persona natural haya sido habilitada de conformidad con los requisitos exigidos</p> <p>en el artículo 14 del Decreto 172 de 2002. Igualmente es preciso señalar que la capacidad que deja el vehículo que pertenecía a la empresa inicial no se puede copar, Por cuando se presentaría un incremento".</p> <p>En consecuencia de lo anterior la inclusión de la CAPACIDAD TRANSPORTADORA para los equipos taxis atentaría contra los principios de igualdad de que trata el artículo 13, toda vez que el aumento de capacidad transportadora únicamente aplicaría para aquel que tuviese mayor dinero- pues el posible decreto indica que la capacidad transportadora se haría por sorteo del que se debe pagar unos dineros por el derecho a reposición del llamado cupo que en la actualidad oscila entre 70 u 80 millones de pesos, recursos que a toda luces estaría aportando las empresas grandes poniendo en desventaja a las empresas pequeñas las cuales tendría desventajas por razones de discriminación económica y falta de oportunidad; por lo tanto, ello atentaría contra el DERECHO A LA IGUALDAD de que trata el ARTICULO 13 de la Constitución, "todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza ,origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica".</p> <p>No podemos hacernos los de las vistas ciegas, cuando claramente la CAPACIDAD TRN-SPOPTADORA beneficiaría a unos y perjudicaría a otros, pues el poder dominante de las empresas grandes se estaría negociando a las empresas más pequeñas; siendo este vulnerante a toda luces también del DERECHO A LA LIBRE COMPETENCIA Y LIBERTAD ECONOMICA de que trata el artículo 333 de la Constitución nacional el cual establece los principios de libertad d empresa, libre competencia y libertad económica como derechos radicados en cabeza de todos los ciudadanos (... )</p> <p>"La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia es un derecho de todos que supone responsabilidades., La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulara el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitara controlara cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.</p> <p>"La ley delimitara el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación. "</p> <p>Por las razones de hecho y de derecho se considera que la capacidad transportadora para el transporte público individual deberá suprimirse del decreto en proyecto que se traslada.</p>	X
			<p>II. RESPECTO A LA DESVINCULACIÓN ADMINISTRATIVA</p> <p>Recordemos que a lo largo de la normativa en materia de transporte publico individual se han venido sustrayendo requisitos mínimos con los cuales con 1.1.Él l las empresas de transporte publico individual para cubrir la responsabilidad solidaria existente de accidentes de tránsito, multas al tranpor 2 público y al tránsito, y que al efecto estaban garantizados mediante la su; rición de los contratos de afiliación cuyo único requisito era que se aju .u. .1 a las normas de derecho privado y que normas especiales no inv. .;3, -111 su clausulado, conforme el código Civil en el Art. 1602 t 1x, ., .nu-rue así lo expresa:</p> <p>"Trcc cchtratolegalmente celebrado es una ley para los contratantes, y no pu&gt; 1, :;t r in -aliaaosino por consentimiento mutuo o por causas lega/e":</p> <p>Puv' .11 e f...clo el Ministerio de Transporte sustrajo el respectivo paz y salvo par i , 1 iatarrizacion de los vehículos tipo taxi poniendo en detrimentro a las ern: , "J, / a acciones desplegadas por los conductores y afiliados la misma hzi . . , ~-e asumir, cada vez más es un desconcierto para las empresas de ta .u- n.lo tienen que asumir perdidas que cada vez más van a tender a des .J il\ .;:r, pues para nadie es un secreto que la responsabilidad solidaria qu ., ;:-; ;qr ... la norma implica una extensión de la responsabilidad de la er: : : , 1 L.; transporte a "actos y hechos extraños al encargo, de los cuales p ;C.;, _;~: úníc mente responsable el propietario del equipo." Lo anterior con . . . ma lrrrucción a la iniciativa priv da y una desviación de la esencia- d1., 1. . . ., je transporte, la cual r dica en el "traslado de personas o cosas, Stj. _1: - conjuntamente, de un lugar a otro.", sin embargo la norrn esta y la, -r fj. • -1s hemos dado cabal cumplimiento ello.</p> <p>Acaso ustedes han hecho algo para mermar en gran parte la responsabilidad solidaria de las empresas, por el contrario continuaron como si nada autorizando las DESVICULACIONES ADMINISTRATIVAS sin mayor reparo a pesar de informárseles que el vehículos prestaba pendientes con la compañía</p> <p>Su apreciación al hecho de tener pendientes con las empresas conforme a las normas de derecho privado en todo se las han pasado por la faja y autorizan la desvinculación administrativa, como es posible que ustedes invaliden normas</p>	X

<p>fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa (...).</p> <p>Ahora bien, no se entiende su comentario como una observación al proyecto de decreto, pues usted menciona lo contemplado en la resolución 415 de 2003 de la ciudad de Bogotá, de otra parte , es importante señalar lo que dice la Ley frente a la capacidad trasportadora la cual no puede predicarse exclusivamente para el transporte colectivo , artículo 22 I EY 336 DE 1996 " Toda empresa del servicio público de Transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el Reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas , señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo."</p>	<p>NO ACOGIDA. El concepto de paz y salvo con la empresa para el cambio de empresa no es inherente a la prestación del servicio, es un asunto netamente relacionado con la relación comercial entre la empresa y el propietario del vehículo, que se puede resolver por otros mecanismos existentes en la normatividad comercial y civil. Además de acuerdo con lo previsto la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación.</p>
---	---

			<p>de derecho privado o ni siquiera les importe los contratos de afiliación y los pendientes al momento de autorizar una desvinculación? Como es posible que la responsabilidad solidaria recaiga solo en cabeza de las empresas por ser personas jurídicas legalmente constituidas y respondan con su patrimonio?</p> <p>Les recuerdo que como persona jurídica tengo garantías legales de libre asociación, el mismo Decreto 1079 de 2015 otorgo la potestad de suscribir contratos de afiliación y ustedes con este proyecto lo están tomando deportivamente, cuando el dinero para pagar un lesionado o un muerto no sale de su bolsillo es muy fácil ponerle más trabas a las empresas para que pongan en funcionamiento el aparato judicial e interpongan demandas, ello atenta contra los PRINCIPIOS DE ECONOMÍA PROCESAL y que al efecto los estrados judiciales están congestionados de tantas demandas. Se les solicita que no atenten contra la SEGURIDAD JUDICIAL del administrado, pues a toda luces el CONTRATO DE AFILIACION ya no serviría para nada y no podría hacer exigible de un afiliado propietario ni siquiera de portar los documentos para la prestación del servicio por que al menor requerimiento se va de la empresa, ESE CUALQUIER MOMENTO se daría a toda luces y mucho más cuando ustedes permiten que empresas de transporte legalmente habilitadas para el transporte de taxis aun continúen expidiendo tarjetas de control con Sisben, cuando la seguridad social esta como trabajador dependiente - cotizando en empresas de poste apoyando la ilegalidad y de eso, no se comenta, cuando ni siquiera exigen la revisión preventiva cada dos meses.</p> <p>De ninguna manera es aceptable para nosotros que un Proyecto de Decreto propicie acciones irresponsables por parte de los afiliados, bastante tenemos con la mera aplicación del contrato de afiliación en cuanto a la de vinculación aún con obligaciones económicas con la Empresa, como para que ahora se desconozca las implicaciones en las que se ven sometidas las empresas en los casos de demandas por Responsabilidad Civil, en los casos de accidentes de tránsito con lesionados o víctimas fatales.</p>			
19/06/2019	Sandra Maritza Diaz taxatelite@hotmail.com	taxatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.2.3 Requisitos de habilitación para las personas jurídicas 4. Políticas de renovación: Teniendo en cuenta la actualidad del sector taxi a nivel nacional la reposición de vehículos tipo taxi es propia y voluntaria de cada propietario, por lo que una política de renovación del parque automotor se presta para un cambio casi obligatorio de los equipos, donde muchas veces técnicamente se puede soportar como un vehículo modelo más antiguo puede estar en mejor estado que un vehículo de modelo reciente, todo dado al cuidado mecánico que estos tienen.</p>	X	NO ACOGIDA. En procura de mantener o mejorar las condiciones de calidad, comodidad, seguridad y accesibilidad al servicio es importante que la empresa de transporte cuente con políticas de renovación del parque automotor claras, las cuales puedan ser observadas por el propietario o locatario del vehículo.	
			<p>Artículo 2.2.1.3.4 Definiciones 8. Plataformas Tecnológicas: Habilitación en servicio de transporte individual de pasajeros expedida por la entidad distrital o municipal correspondiente.</p>	X	NO ACOGIDA. Se reitera la definición de Plataformas Tecnológicas contenida en el proyecto de Decreto y que se define así: Es un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que opera como apoyo a la gestión logística de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y/o el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio, e interrelacionan al usuario de dicho servicio Público con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo y que cumple con las características mínimas establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte con el acompañamiento del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones	
			<p>Artículo 2.2.1.3.4.1 Prohibición: * Incluir que no se encuentre afiliados al Sistema de Seguridad Social como cotizantes independientes.</p>	X	NO ACOGIDA. Tal como está redactado se adopta del texto legal ley 336 de 1996 y de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.	
			<p>Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio: En aras de un cambio positivo en el servicio público de transporte individual se deben establecer pautas claras el servicio de capacitación o formación en el nivel lujo pues las características mecánicas de un vehículo no garantiza al usuario que sea un servicio cómodo, de calidad y seguridad pues un servicio seguro tiene de manera integral los comportamiento humanos, competencias y valores que pueda tener un conductor. Un vehículo que cumpla con las descripciones que dispone la normativa es solo el medio de transporte a un destino, no la satisfacción en el recorrido al destino. Además que debe estar acorde a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.9.1 de este proyecto de modificación de Decreto. Ahora bien, los vehículos dispuestos a servicios de lujo por el costo de adquisición deberían tener un tiempo de gracia para la reserva en servicios en vía pública pues al ser un servicio nuevo no se podrán cubrir los gastos proporcionados (incluye pago de la cuota bancaria si el propietario lo realiza, pago de mensualidad en la empresa, gastos operativos mecánicos, entre otros), lo anterior con fin que la inversión del propietario no se vea afectada en ningún momento.</p>	X	<p>NO ACOGIDA. Los requisitos para cada nivel de servicio, en relación con la formación y la certificación de los conductores se establezca reglamentariamente en norma posterior, tal y como lo dispone el artículo el Artículo 2.2.1.3.9.1 así: Programa de Formación para el Desarrollo de Competencias para Conductores. El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.</p> <p>Para cada Nivel de servicio, Básico o de Lujo, los conductores deberán contar con la capacitación y/o la certificación de competencias que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Por otra parte, en cuanto a los vehículos dispuestos a servicios de lujo que según usted comenta, "por el costo de adquisición deberían tener un tiempo de gracia para la reserva en servicios en vía pública pues al ser un servicio nuevo no se podrán cubrir los gastos proporcionados (incluye pago de la cuota bancaria si el propietario lo realiza, pago de mensualidad en la empresa, gastos operativos mecánicos, entre otros), lo anterior con fin que la inversión del propietario no se vea afectada en ningún momento", nos permitimos manifestarle que no consideramos aplicable su solicitud de tiempo de gracia, pues es desvirtuar una característica propia del nivel de servicio de lujo.</p>	
			<p>Artículo 2.2.1.5.2. Permanencia del Servicio: Describir cual es el proceso de cambio de nivel de servicio.</p>	X	NO ACOGIDA. El artículo 2.2.1.3.5.2 del proyecto no se refiere al cambio de nivel de servicio, se refiere al cambio de servicio conforme a lo establecido en la ley 903 que modificó el parágrafo 1 del artículo 27 de la Ley 769 de 2002, así entonces según las normas que rigen la materia se podrá solicitar ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el automotor, el cambio de servicio de público a particular según los procedimientos y normas establecidas para dicho trámite, sin que sea objeto de este proyecto modificar dichos procedimientos. Ahora bien, el trámite de cambio de servicio esta reglado en la Resolución 12379 de 2012.	
			<p>Artículo 2.2.1.7.1. Capacidad global de vehículos taxi: entendida esta como el número de vehículos con tarjeta de operación vigente que se requieran para atender las necesidades de movilización...</p>	X	NO ACOGIDA. La Capacidad Transportadora Global como quedó definida en Artículo 2.2.3.7.1 del proyecto de Decreto es. "...entendida ésta como el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en esa modalidad de servicio para esa jurisdicción". No se incluye el término con "Tarjeta de operación vigente", dado que el concepto se refiere al número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio en una jurisdicción, no a aquellos que efectivamente están vinculados a la misma. Si no tiene la tarjeta de operación vigente no podrá operar mientras no la tenga, pero no significa que no haga parte de la capacidad transportadora, solo podrá salir de allí cuando sea desvinculado y cancelado su matrícula.	
			<p>Artículo 2.2.1.3.7.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades del equipo – Parágrafo 1: Se debe tener en cuenta al reglamentar, que al realizar los estudios pertinentes los servicios que son tomados a través de plataformas tecnológicas que prestan servicio de transporte individual de forma ilegal, pues esta gran cantidad alteraría las cifras del estudio.</p>	X	<p>NO ACOGIDA. su propuesta no es objeto de la disposición en comentario. El procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico seran objeto de otro proceso reglamentario. tal como lo dispone el paragrafo 1 del proyecto en el Artículo 2.2.1.3.7.3. (...) Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo.</p> <p>Hasta tanto se expida dicha reglamentación, los estudios de determinación de necesidad de equipos se elaborarán teniendo en cuenta los parámetros técnicos establecidos en el artículo 2.2.1.3.7.3 del Decreto 1079 de 2015 vigentes a la fecha de expedición de la presente sustitución"</p>	

			Artículo 2.2.1.3.7.4. Asignación de matrículas: Aunque la autoridad competente debe realizar los estudios pertinentes para la ampliación de la capacidad global la cual no está descrito el procedimiento del estudio, se debe tener en cuenta la cantidad de vehículos con tarjeta de operación en transporte individual más los vehículos particulares legales que prestan servicio de transporte individual ya que esto proporcionaría un parque automotor más grandes en la ciudad, las congestiones que se ocasionarían y los daños ambientales que podrán ocasionar en el momento de la ampliación de la capacidad global transportadora. El deber ser es poder combatir la ilegalidad y tomar medidas contundentes para que esta modalidad por lo menos prospere.		X	NO ACOGIDA.NO ACOGIDA. NO ACOGIDA. Parece haber un error de interpretación del paragrafo 2 del artículo 2.2.1.3.7.4. del proyecto en estudio, este no se refiere a incrementar el numero de vehículos, se trata de promover el uso de tecnologías cero emisiones dando prelación en el sorteo a aquellos que se comprometan a matricular ese tipo de vehículos, pero el sorteo se hara sobre el numero de vehículos que haya determinado el estudio de necesidades al que esta obligado la autoridad para el ingreso por incremento. El texto del reglamento debe leerse e interpretarse en todo su contexto. Ya en el parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.7.2. se obliga a las autoridades a someter a concepto del Mt el mencionado estudio.
			Artículo 2.2.1.3.8.10 Tarjeta de control: afiliado el conductor al sistema de Seguridad Social como cotizante independiente.		X	El artículo 34 de la Ley 336 de 1996 establece " Las empresas de Transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia".Por tanto en el texto se dispone que : a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes.
			Artículo 2.2.1.3.8.11 Requisitos para la expedición de la tarjeta de control: Considerando la Resolución 2388 de 2016 modificada por las resoluciones 5858 de 2016, 1608 y 3016 de 2017 existen dos tipos de cotizantes independientes, cotizante 59- "cuenta con un contrato de prestación de servicios superior a un mes y aportar de manera anticipada", cotizante 57- "independiente voluntario al Sistema de Seguridad Social y aporta de manera vencida" por lo que no tendría coherencia en el literal "a" la verificación del pago efectivo y oportuno teniendo en cuenta el tipo de cotizante número 57 ya descrito. Incluir que como requisito para la expedición o renovación la tarjeta de control la vigencia de la revisión preventiva del vehículo que el conductor conduciría o conduce según Resolución 315 de 2013.		X	El artículo 13 literal d de la Ley 100 de 1993 reza lo siguiente " La afiliación implica la obligación de efectuar los aportes que se establecen en esta Ley." Así entonces lo que se pretende con este artículo es asegurar que, el conductor en todo momento se encuentre cubierto por el sistema de seguridad social a través de una afiliación y el pago correspondiente de los aportes, con el fin de evitar suspensión en el servicio que afectan directamente la seguridad del conductor. Por tanto en el texto se dispone que : a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes.
			Artículo 2.2.1.3.8.16 Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa – numeral 2: Debería especificarse cuales son los valores extra y como se calcularían ya que la Resolución 2163 de 2016 se encuentra suspendida y es donde se hace la descripción.		X	NO ACOGIDA.el texto del proyecto establece que " En todo caso, estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata este artículo"
			Artículo 2.2.1.3.10.1 Características mínimas de las plataformas: incluir que las plataformas tecnológicas podrán únicamente a vehículos con tarjeta de operación vigente en el transporte público individual.		X	ACOGIDA. Se redacto un literal que determina que las plataformas deberan: f.Garantizar la interoperabilidad con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte componte de la jurisdicción, de tal forma que en la tarea como apoyo a la gestión logística del servicio, a su vez garanticen que interrelacionan al usuario solo con conductores que poseen tarjeta de control y que conducen vehículos autorizados que cuenten con tarjeta de operación, ambas vigentes; es decir legalmente autorizados por la autoridad de transporte competentes, que hacen parte del Registro Oficial de Conductors y Vehículos del Sistema de Información y Registro de que trata esta disposición.
18/06/2019	German Antonia Sosa	Taxímetros Digital GS	1. Respetada doctora el ministerio de transportes de Colombia publicó el proyecto de decreto por el cual reglamenta el servicio de taxis de lujo en Colombia, quiero hacer énfasis en la Sección 5, Nivel 1, Básico, presentación del servicio nivel básico, artículo 2.2.1.3.5.1, la autoridad de transporte competente en su jurisdicción para definir en este nivel de servicio el uso de plataformas tecnologías para la prestación del servicio y/o el calculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, y la reglamentación que para el efecto expida el ministerio de transportes y subsiguientes, respetada señora ministra este proyecto de decreto estaría yendo en contra de la LEY 769 del 2002 artículo 89, código de infracción C18, y del TITULO 1 disipaciones generales CAPITULO 1 PRINCIPIOS, ARTICULO 2, DEFINICIONES para la aplicación e interpretación del código nacional de transito donde indica que un TAXIMETRO: es un dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio publico a una tarifa oficialmente autorizada, así las cosas la LEY 769 indica que el taxímetro es el dispositivo idóneo y legal para ser utilizados en los vehículos taxis en Colombia, y no una plataforma tecnológica ya que el ministerio de transportes de Colombia estaría cambiando el espíritu de la ley 769, ( código nacional de tránsito).		X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "
			2. También queremos dar a conocer como nos afecta a nosotros como empresarios ya que nuestro sustento depende del servicio que prestamos a los taxis, ha sido nuestro trabajo por muchos años en nuestro caso más de 40 años trabajando de la manera más honesta como lo requiere la ley, y hemos visto en riesgo nuestra empresa.		X	No se entiende como una observación al proyecto de decreto, por tanto no se tendrá en cuenta para realizar alguna modificación al documento. No obstante, como se explicó anteriormente el proyecto de decreto no desconoce el Concepto de taxímetro contenido en la Ley 769 de 2002, el presente proyecto busca crear alternativas que mejoren la prestación del servicio de Transporte público de pasajeros individual tipo taxi , en el marco de los principios de seguridad, accesibilidad y comodidad. En el servicio básico aún subsiste el usos de dispositivo mecánico o electrónico para liquidar el valor del servicio.

38

3. Colombia es un país miembro de organización internacional de metrología legal OIML, el taxímetro hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional al tratarse de la firma de un convenio internacional. con norma R21 de TAXIMETROS ELECTRONICOS.

Cumple, con todos los estudios. De control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML, y avalado bajo el código único TC7 /SC4. Y que de acuerdo con la resolución 88918 del 2017 expedida por la SUPER INTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE COLOMBIA parágrafo 3, numeral 8.15 los taxímetros deben cumplir con verificación metrológica periódica o después de la reparación o modificación con independencia de la obligación que asiste a todo titular de un taxímetro de mantenerlo en todo momento ajustado a los requisitos metrológicos, técnicos, y administrativos

.. ... !!

establecidos en la presente norma, numeral 8.15.1 procedimiento de verificación metrológica periódica y después de reparación o modificación todo titular de un taxímetro que se encuentre en servicio a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente reglamento técnico deberá permitir y sufragar el costo de la verificación metrológica de su instrumento por parte de los organismos evaluadores de la conformidad señalados en el numeral 8.8.4 cada año, la primera verificación, metrológica de un taxímetro puesto en servicio con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de este reglamento técnico, se deberá realizar, máximo al año siguiente de su verificación inicial, aquel taxímetro que no cumpla la verificación metrológica periódica no podrá ser utilizado en el servicio publico de transporte individual de personas (taxis), de acuerdo con lo previsto en artículo 2.2.1.7.14.3 del decreto 1074 de 2015 el plazo de validez de la verificación metrológica es de un año al cabo del cual se deberá realizar del cual se deberá realizar una nueva verificación metrológica por parte del organismo evaluador de la conformidad respectivo. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación del titular del instrumento de mantenerlo ajustado metrológicamente en todo momento de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.7.14.4 de decreto 1074 de 2015 y subsiguientes de la resolución 88918 del 2017 parágrafo 3 completo.

X

NO ACOGIDA. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.

Ahora bien es prudente agregar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", el texto del proyecto de decreto No está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.

El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.

Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "

4. De acuerdo a lo anterior señora ministra la resolución 88918 del 2017 DE LA SIC es clara en precisar que la presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metro lógico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizan para liquidar el precio del servicio publico de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 de decreto 2297 de 2015 que modifico el artículo 2.2.1.3.3 del decreto único 1079 de 2015 del sector transporte, la norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediaciones que proveen este tipo de instrumentos en áreas de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio publico de taxis frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje recorrido en taxi por lo tanto señora ministra le solicito puntualmente que el taxímetro electrónico que se contempla en la resolución 88918 de 2017 de la super intendencia de industria y comercio tiene que ser incluido en el proyecto de decreto como el dispositivo idóneo y legal, para los vehículos de servicio publico individual taxis en modalidad de servicio básico.

X

NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.

El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.

Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "

18/06/2019

JOSE MAURICIO TUNJANO

Ciudadano

Respetado doctora el ministerio de transportes de Colombia publico el proyecto de decreto por medio del cual reglamenta el servicio de taxis de lujo en Colombia, quiero hacer precisión en la SECCION 5, NIVEL 1, BASICO, prestación del servicio nivel básico, artículo 2.2.1.3.5.1. la autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servlcio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, y en la reglamentación que para el efecto expida el ministerio de transportes y subsiguientes, respetada señora ministra este proyecto de decreto estaria yendo en contra de la resolución 88918 del 2017 expedida por la súper intendencia de industria y comercio.

X

NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.

El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.

Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "

39

			Es de precisar que Colombia es un país miembro de organización internacional de metrología legal OIML, la cual cuenta con 61 países inscritos donde se cumple con la NORMA R 21 DE TAXIMETROS ELECTRONICOS, así las cosas el taxímetro hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional al tratarse de la firma de un convenio internacional. Por lo tanto el taxímetro electrónico con norma R21 cumple, con todos los estudios. De control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML, y avalado bajo el código único TC7/SC4. Y que de acuerdo a la resolución 88918 del 2017		X	<p>NO ACOGIDA.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			la norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxis frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje recorrido en taxi, por lo tanto señora ministra le solicito puntualmente que el taxímetro electrónico que se contempla en la resolución 88918 del 2017 de la súper intendencia de industria y comercio tiene que ser incluido en el proyecto de decreto como el dispositivo idóneo y legal, para los vehículos de servicio público individual taxis en la modalidad de servicio básico.		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			Yo llevo más de 40 años en el negocio de los taxímetro en la ciudad de bogota, y un proyecto de decreto como el que el ministerio de transportes público, acaba literalmente con mi empresa.		X	<p>No se entiende como una observación al proyecto de decreto, por tanto no se tendrá en cuenta para realizar alguna modificación al documento. No obstante, como se explicó anteriormente el proyecto de decreto no desconoce el Concepto de taxímetro contenido en la Ley 769 de 2002, el presente proyecto busca crear alternativas que mejoren la prestación del servicio de Transporte público de pasajeros individual tipo taxi, en el marco de los principios de seguridad, accesibilidad y comodidad. En el servicio básico aún subsiste el usos de dispositivo mecánico o electrónico para liquidar el valor del servicio.</p>
18/06/2019	HUGO EDUARDO SUAREZ VARGAS	Ciudadano	Respetado doctora el ministerio de transportes de Colombia publico el proyecto de decreto por medio del cual reglamenta el servicio de taxis de lujo en Colombia, quiero hacer precisión en la SECCION 5, NIVEL 1, BASICO, prestación del servicio nivel básico, artículo 2.2.1.3.5.1. la autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, y en la reglamentación que para el efecto expida el ministerio de transportes y subsiguientes, respetada señora ministra este proyecto de decreto estaría yendo en contra de la resolución 88918 del 2017 expedida por la súper intendencia de industria y comercio.		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metroológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metroológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metroológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>

40

			Es de precisar que Colombia es un país miembro de organización internacional de metrología legal OIML, la cual cuenta con 61 países inscritos donde se cumple con la NORMA R 21 DE TAXIMETROS ELECTRONICOS, así las cosas el taxímetro hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional al tratarse de la firma de un convenio internacional. Por lo tanto el taxímetro electrónico con norma R21 cumple, con todos los estudios. De control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML, y avalado bajo el código único TC7/SC4. Y que de acuerdo a la resolución 88918 del 2017		X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "
			la norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxis frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje recorrido en taxi, por lo tanto señora ministra le solicito puntualmente que el taxímetro electrónico que se contempla en la resolución 88918 del 2017 de la superintendencia de industria y comercio tiene que ser incluido en el proyecto de decreto como el dispositivo idóneo y legal, para los vehículos de servicio público individual taxis en la modalidad de servicio básico.		X	NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "
			Yo llevo más de 40 años en el negocio de los taxímetro en la ciudad de bogota, y un proyecto de decreto como el que el ministerio de transportes público, acaba literalmente con mi empresa.		X	NO ACOGIDA. No se entiende como una observación al proyecto de decreto, por tanto no se tendrá en cuenta para realizar alguna modificación al documento.
18/06/2019	ILDEFONSO CHAVEZ BARRAGAN	Ciudadano	- En la Sección 5, Nivel 1, básico, PRESTACION DEL SERVICIO A NIVEL BASICO, ARTICULO 2.2.1.3.5.1, La Autoridad del transporte competente en su Jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo y en la reglamentación que para el efecto expide el Ministerio de Transportes y subsiguientes		X	NO ACOGIDA. La Superintendencia se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología. Las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, además permiten presentar a la persona solicitante tan pronto como solicita el servicio, conocer un costo estimado del servicio, teniendo entonces la persona la oportunidad de aceptar el transporte o rechazarlo. De esta forma encontramos una nueva forma de cobro dentro de las plataformas tecnológicas que por supuesto deben tener los parámetros de la tarifa oficial que la autoridad establezca. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: " En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "

			Este proyecto de Decreto estaría encaminado en CONTRA DE LA LEY 769 DEL 2.002, Artículo 69, Código de Infracción 018 y del TITULO 1, disposiciones generales CAPITULO 1 PRINCIPIOS. ARTICULO 2, DEFINICIONES para la aplicación e interpretación del Código Nacional de Tránsito, donde indica que un TAXIMETRO, es un DISPOSITIVO instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público o una tarifa oficialmente autorizada		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
			-Así las cosas, la Ley 769, indica que el taxímetro es un DISPOSITIVO idóneo y legal para ser utilizados en los vehículos taxis de Colombia y NO UNA PLATAFORMA TECNOLÓGICA, ya que el Ministerio de Transportes, estaría cambiando el espíritu de la Ley 769, del Código Nacional de Tránsito .		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
			- También es importante hacer precisión, que COLOMBIA ES UN PAIS MIEMBRO DE ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL OIML, la cual cuenta con 81 países organizados, donde se cumple con la NORMA R 21 DE TAXIMETROS ELECTRONICOS. En razón a lo anterior, el TAXIMETRO hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional por tratarse de la firma de un CONVENIO INTERNACIONAL.		X	<p>NO ACOGIDA El presente proyecto en ningún caso es violatorio de convenios o tratados en materia de comercio que Colombia haya suscrito con otros Países, en tal consideración precisamente la SIC ha expedido el reglamento técnico aplicable a este tipo de producto taxímetro , por tanto los vehículos de servicio público de transporte individual tipo taxi que utilicen dicho elemento deberán sujetarse a lo establecido en el reglamento técnico mencionado.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>

			<p>- Por lo tanto el taxímetro electrónico con norma R 21, cumple con la totalidad de estudios de control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML y avalado bajo el Código Único TC7/SC4 y que de acuerdo con la Resolución 88918 del 2017 expedida por la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE COLOMBIA, parágrafo 3, numeral 8.15, los taxímetros deben cumplir con verificación metrológica periódica o después de reparación o modificación con independencia de la obligación que asiste a todo titular de un taxímetro de mantenerlo en todo momento ajustado a los requisitos metrológicos, técnicos y administrativos establecidos en la presente Norma numeral 6.15.1 procedimiento de verificación metrológica periódica y después de reparación o modificación como titular de un taxímetro que se encuentre en servicio a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente reglamento técnico deberá permitir y sufragar el costo de la verificación metrológica de su instrumento por parte de los organismos evaluadores de conformidad señalados en el numeral 8.8.4 cada año, la primera verificación metrológica de un taxímetro puesto en servicio con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de este reglamento técnico, se deberá realizar , máximo al año siguiente de su verificación inicial.- Aquel taxímetro que no cumpla la verificación metrológica periódica, no podrá ser utilizado en el servicio público de transporte individual de personas (taxis), de acuerdo en lo previsto en el artículo 2.2.1.7.14.3 del Decreto 1074 del 2.015, el plazo de validez de la verificación metrológica es de un año, al cabo del cual se deberá realizar una nueva verificación metrológica por parte del organismo evaluador de la conformidad respectivo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. No se entiende como una observación al proyecto, no obstante es preciso reiterar que, la SIC expidió la resolución 88918 de 2017 "Por la cual se reglamenta el control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos" dicha norma es de obligatorio cumplimiento y se deberá observar por quienes utilicen este tipo de dispositivo, sin poder confundirse que es obligatorio su uso en la prestación del servicio público de transporte individual tipo taxi lo cual es incorrecto.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales.</p> <p>En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>Lo anterior, se entiende sin perjuicio de la obligación del titular del instrumento de mantenerlo ajustado metrológicamente en todo momento de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.7.14.4 de decreto 1074 de 2.015 y subsiguientes de la Resolución 88918 del 2.017 parágrafo 3 completo .</p> <p>- De acuerdo a lo anterior, la Resolución en comento del 2.017 de la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, es clara en precisar que la presente Resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto de decreto no desconoce el taxímetro contenido en la Ley 769 de 2002, pues, el presente proyecto busca crear alternativas que mejoren la prestación del servicio de Transporte público de pasajeros individual tipo taxi , en el marco de los principios de seguridad, accesibilidad y comodidad.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales.</p> <p>En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
			<p>solicitar puntualmente, que el TAXIMETRO ELECTRONICO que se contempla en la Resolución 88918 del 2.017 de la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, tiene que ser incluido en el PROYECTO DE DECRETO, como el DISPOSITIVO IDONEO Y LEGAL, para los vehículos de servicio público individual taxis, en la modalidad de servicio básico en Colombia</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales.</p> <p>En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>



			<p>SOLICITO • Por ser un país regido por la Organización de Metrología Legal OML, se siga sometiendo a las normas que se tiene establecidas para los 61 países inscritos y que se siga haciendo utilización del taxímetro electrónico como medio de pago para los taxistas de la ciudad, pues una norma de un país no puede contravenir a un acuerdo que se ha hecho con 60 países mas, pues lo general prima sobre la particular ley.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
13/06/2019	John Mauricio Ramírez Ochoa	Ciudadano	<p>Respetado doctora el ministerio de transportes de Colombia publico el proyecto de decreto por medio del cual reglamenta el servicio de taxis de lujo en colombia, quiero hacer precisión en la SECCION 5, NIVEL 1, BASICO, prestación del servicio nivel básico, artículo 2.2.1.3.5.1. la autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, y en la reglamentación que para el efecto expida el ministerio de transportes y subsiguientes, respetada señora ministra este proyecto de decreto estaría yendo en contra DE LA LEY 769 del 2002, ARTICULO 89, código de infracción C18, y del TITULO 1 disposiciones generales CAPITULO 1 PRINCIPIOS, ARTICULO 2, DEFINICIONES, para la aplicación e interpretación del código nacional de tránsito donde indica que un TAXIMETRO : es un dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, así las cosas la LEY 769 indica que el taxímetro es el dispositivo idóneo y legal para ser utilizados en los vehículos taxis en Colombia, y NO una plataforma tecnológica ya que el ministerio de transportes de Colombia estaría cambiando el espíritu de la ley 769, (código nacional de tránsito).</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
44			<p>También es de precisar que Colombia es un país miembro de organización internacional de metrología legal OIML, la cual cuenta con 61 países inscritos donde se cumple con la NORMA R 21 DE TAXIMETROS ELECTRONICOS, así las cosas el taxímetro hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional al tratarse de la firma de un convenio internacional.</p> <p>Por lo tanto el taxímetro electrónico con norma R21 cumple, con todos los estudios. De control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML, y avalado bajo el código único TC7/SC4. Y que de acuerdo a la resolución 88918 del 2017 expedida por la SUPER INTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE COLOMBIA parágrafo 3, numeral 8.15. los taxímetros deben cumplir con verificación metrológica periódica o después de reparación o modificación con independencia de la obligación que asiste a todo titular de un taxímetro de mantenerlo en todo momento ajustado a los requisitos metrológicos, técnicos, y administrativos establecidos en la presente norma, numeral 8.15.1 procedimiento de verificación metrológica periódica y después de reparación o modificación todo titular de un taxímetro que se encuentre en servicio a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente reglamento técnico deberá permitir y sufragar el costo de la verificación metrológica de su instrumento por parte de los organismos evaluadores de la conformidad señalados en el numeral 8.8.4 cada año, la primera verificación, metrológica de un taxímetro puesto en servicio con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de este reglamento técnico, se deberá realizar, máximo al año siguiente de su verificación inicial. Aquel taxímetro que no cumpla la verificación metrológica periódica no podrá ser utilizado en el servicio público de transporte individual de personas (taxis), de acuerdo con lo previsto en artículo 2.2.1.7.14.3 del decreto 1074 de 2015 el plazo de validez de la verificación metrológica es de un año al cabo del cual se deberá realizar una nueva verificación metrológica por parte del organismo evaluador de la conformidad respectivo. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación del titular del instrumento de mantenerlo ajustado metrológicamente en todo momento de conformidad</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El Estado Colombiano a través de sus entidades facultadas para expedir normas, pueden regular la prestación de servicios públicos de acuerdo a las necesidades o problemáticas identificadas, siempre y cuando dichas disposiciones no vayan en contra de la Constitución o la Ley, en tal sentido el presente proyecto de decreto no viola ningún tratado o convenio suscrito por Colombia con algún otro País.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada." , No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>

			De acuerdo a lo anterior señora ministra la resolución 88918 del 2017 DE LA SIC es clara en precisar que la presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrologico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del decreto 2297 de 2015 que modifico el artículo 2.2.1.3.3.del decreto único 1079 de 2015 del sector transporte, la norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxis frente a la precisión y exactitud con que se liquidará la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje recorrido en taxi, por lo tanto señora ministra le solicito puntualmente que el taxímetro electrónico que se contempla en la resolución 88918 del 2017 de la super intendencia de industria y comercio tiene que ser incluido en el proyecto de decreto como el dispositivo idóneo y legal, para los vehículos de servicio publico individual taxis en la modalidad de servicio básico.		X	<p>NO ACOGIDA.El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrología, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrología. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
17/06/2019	Euclides Cacaís Loaliza	Empresa Taxímetros	En vista que se ha decretado un nuevo proyecto para las plataformas tecnológicas yo como propietario de la empresa de taxímetros Electro taxi estaría quedando en quiebra ya que toda mi experiencia de trabajo es con los taxímetros electrónicos, desde hace 20 años mi familia depende de este trabajo también mis empleados, proveedores y/otros por tal razón no estoy de acuerdo con el nuevo decreto		X	<p>NO ACOGIDA, ES UNA APRECIACION PERSONAL NO UNA OBSERVACIÓN.</p> <p>El proyecto de decreto contiene la existencia de dos niveles de servicio en el transporte individual de pasajeros taxi (básico y de lujo) para el nivel lujo se establece la obligatoriedad de establecer el valor de los viajes realizados por cada taxi a través de una plataforma tecnológica de acuerdo a las tarifas legalmente definidas, el taxímetro podrá seguir siendo usado por los vehículos que presten el servicio nivel básico.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrología, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrología. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>
45			Como sabemos Colombia es un país miembro de la Organización Internacional de Metrología Legal OIML, que cuenta con muchos otros países inscritos y se cumple con la normal R21 de taxímetros Electrónicos los cuales cumplen con todos los estudios de control y simulación informática de subcomité de cooperación tecnológica OIML y avalado por el código único TC7/SCA de acuerdo a la resolución 88918 de 2017 expedida por la Superintendencia de Industria y comercio de Colombia. De acuerdo a la resolución 88918 de la SIC es claro que esta tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrología aplicable a los taxímetros electrónicos. Por la cual DOCTORA solicito que el taxímetro electrónico que contempla la resolución 88918 de 2017 de la superintendencia de industria y comercio tiene que ser incluido en el proyecto de decreto como dispositivo idóneo y legal para el servicio de transporte publico tipo taxi nivel básico.		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrología, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrología. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrología que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas. "</p>

				<p>Doctora en vista que el ministerio de transporte ha publicado el proyecto de decreto que reglamenta el servicio de taxi inteligente en Colombia en la que también incluye el servicio de taxi nivel básico. Según el artículo 2.2.13.5.1 de la autoridad de transportes competente reglamenta el uso de plataformas tecnológicas. Doctora siendo así las cosas este proyecto estaría en contra de la Ley 769 de 2002, artículo 89 del código nacional de tránsito donde indica que un TAXIMETRO es un dispositivo que deben llevar instalado todos los vehículos de servicio tipo taxi en Colombia y no plataformas tecnológicas como la quieren imponer</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
	17/06/2019	Edgar Maria Chaparro B	Empresa Taxímetros	<p>El suscrito EDGAR MARIA CHAPARRO B. identificado con cc No. 79.309.852, con fundamento en los artículos 23 de la Constitución Política y 5, ss., del Decreto 01 de 1984 (Código Contencioso administrativo), me dirijo a usted muy respetuosamente con el fin de informarle que los decretos mencionados me perjudican mi trabajo de los taxímetros, ya que, de eso vivo y debo dineros a bancos, por consiguiente formulo la siguiente petición</p> <p>Respetada doctora el Ministerio de transportes de Colombia publicó el proyecto de decreto por medio del cual reglamenta el servicio de taxis de lujo en Colombia, quiero hacer precisión en la SECCION 5, NIVEL 1, BASICO, prestación del servicio nivel básico, artículo 2.2.1.3.5.1. La autoridad de transporte competente en su jurisdicción podrá definir en este nivel de servicio, el uso de plataformas tecnológicas para la prestación del servicio, y/o el cálculo y cobro de las, tarifas de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, y en la reglamentación que para el efecto expida el ministerio de transporte y subsiguientes; respetada señora ministra este proyecto de decreto estaría yendo en contra DE LA LEY 769 del 2002, ARTICULO 89, código nacional de tránsito donde indica que un TAXIMETRO: es un dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, así las cosas la LEY 769 indica que el taxímetro es el dispositivo idóneo y legal para ser utilizados en los vehículos taxis en Colombia, y NO una plataforma tecnológica ya que el ministerio de transportes de Colombia estaría cambiando el espíritu de la LEY 769, (código nacional de tránsito).</p>		X	<p>NO ACOGIDA. El proyecto de decreto contiene la existencia de dos niveles de servicio en el transporte individual de pasajeros taxi (básico y de lujo) para el nivel lujo se establece la obligatoriedad de establecer el valor de los viajes realizados por cada taxi a través de una plataforma tecnológica de acuerdo a las tarifas legalmente definidas, el taxímetro podrá seguir siendo usado por los vehículos que presten el servicio nivel básico.</p> <p>Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
46				<p>También es de precisar que Colombia es un país miembro de organización internacional de metrología legal OIM L la cual cuenta con 61 países inscritos donde se cumple con la NORMA R 21 DE TAXIMETROS E ELECTRONICOS, así las cosas el taxímetro hace parte del bloque que tiene jerarquía constitucional al tratarse de la firma de un convenio internacional. Por lo tanto el taxímetro electrónico con norma R21 cumple, con todos los estudios de control y simulación informática, del subcomité de cooperación tecnológica de la OIML, y avalado bajo el código único TC7 / C4. Y que de acuerdo a la resolución 88918 del 2017 expedida por la SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO DE COLOMBIA parágrafo 3, numeral 8.15. los taxímetros deben cumplir con verificación metrológica periódica o después de reparación o modificación con independencia de la obligación que asiste a todo titular de un taxímetro de mantenerlo en todo momento ajustado a los requisitos metrológicos, técnicos, y administrativos esta leídos en la presente norma, numeral 8.15.1 procedimiento de verificación metrológica periódica y después de reparación o modificación todo titular de un taxímetro que se encuentre en servicio a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente reglamento técnico deberá permitir y sufragar el costo de la verificación metrológica de su numeral 8.8.4 cada año, la primera verificación, metrológica de un taxímetro puesto en servicio con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de este reglamento técnico, se debería realizar, máximo al año siguiente de su verificación inicial. Aquel taxímetro que no cumpla la verificación metrológica a periódica no podrá ser utilizado en el servicio público de transporte individual de persona (taxis), de acuerdo con lo previsto en artículo 2.2.1.7.14.3 del decreto 1074 de 2015 el plazo de validez de la verificación metrológica es de un año al cabo del cual se deberá realizar una nueva verificación metrológica por parte del organismo evaluador de la conformidad respectiva. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación del titular del instrumento de mantenerlo ajustado metrológicamente en todo momento de la conformidad señalado en el párrafo 2 del artículo 2.2.1.7.14.4 del decreto 1074 de 2015 y subsiguientes de la resolución 88918 de 2017 parágrafo 3 completo.</p>		X	<p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>

				<p>De acuerdo a lo anterior señora ministra de la resolución 88918 del 2017 DE LA SIC es clara en precisar que la presente resolución tiene como objeto establecer el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.1.3.3. del decreto único 1079 de 2015 del sector transporte, la norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen ese tipo de instrumentos en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxis al frente a la precisión y exactitud con la que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje recorrido en taxi, por lo tanto señora ministra le solicito puntualmente que el taxímetro electrónico que se contempla en la resolución 88918 del 2017 de la Superintendencia de Industria y Comercio tiene que ser incluido en el proyecto del decreto como el dispositivo idóneo y legal, para los vehículos del servicio público individual de taxis en la modalidad del servicio básico.</p>		<p>X</p> <p>NO ACOGIDA. El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use como dispositivo un aparato mecánico o electrónico, para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, este aparato deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente en este caso la SIC, conforme a lo por ella conceptuado; pero si el dispositivo que se use para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula.</p> <p>NO ACOGIDA. Es importante aclarar que al parecer existe confusión en la interpretación del texto y en los argumentos presentados en la observación. Partiendo de la definición de "taxímetro" dispuesta en el Código Nacional de Tránsito, que textualmente dispone: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.", No se está desconociendo el concepto de taxímetro establecido en el Código Nacional de Tránsito, los módulos usados en las plataformas tecnológicas también se consideran: "dispositivos" para liquidar el costo del servicio a una tarifa oficialmente autorizada, desde la definición contenida en la ley 769 de 2002. Estos "dispositivos" a los que se refiere la definición, no pueden entenderse como solo el aparato mecánico o electrónico sometido a régimen metrológico, que en el común popular se ha denominado taxímetro, sino también los desarrollos tecnológicos que permitan generar un cálculo de la tarifa para liquidar el costo del servicio público a esas tarifas oficiales. En efecto, la Superintendencia de Industria y Comercio se refiere a uno de los tipos de dispositivos, de los tantos, que de acuerdo con la definición de taxímetro que se encuentra en el Código Nacional de tránsito pueden usarse, como es el dispositivo mecánico o electrónico, que deberá someterse a las normas vigentes sobre metrología, pero igualmente expresa que: "(...) esta Superintendencia no quiere decir que las plataformas tecnológicas no estén en capacidad de generar un cálculo preciso de la tarifa ni pretende evitar la implementación de desarrollos tecnológicos (...)", lo que afirma es que no son sometidas a control metrológico. Entonces, las plataformas tecnológicas dependen de otra serie de instrumentos para el cálculo de la tarifa y la liquidación del valor del servicio.</p> <p>El proyecto de decreto claramente estipula que cuando se use un aparato mecánico o electrónico como dispositivo para liquidar el valor del servicio a una tarifa oficial, deberá someterse a las condiciones de calibración metrológica que establezca la autoridad competente, en este caso la SIC; pero si el dispositivo que se use para liquidar el valor del servicio está relacionado con un módulo que haga parte de una plataforma tecnológica, este módulo deberá estar certificado por la autoridad territorial que la regula. Ahora bien, el proyecto no está permitiendo a las autoridades que impongan "tabletas", al contrario, siguiendo las recomendaciones de la SIC, expresa claramente el texto que: "En todo caso, las disposiciones territoriales que para el efecto del uso de las plataformas tecnológicas se expidan, se limitarán a aquellas relacionadas directamente con preservar los principios y los objetivos de la política pública regulada en el presente capítulo, fomentar la eficiencia, mejorar la calidad, comodidad y seguridad en el servicio, garantizar la libre competencia de los proveedores del mercado, el acceso a cualquier medio tecnológico que exista o pueda existir y no podrá intervenir en las características de los dispositivos, así sean características mínimas (hardware), que impidan garantizar la libre adopción de tecnologías y aplicaciones tecnológicas."</p>
--	--	--	--	---	--	--



















































































