



Entidad originadora:	Ministerio de Transporte
Fecha (dd/mm/aa):	
Proyecto de Decreto/Resolución:	"Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte"

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

La promulgación de la Constitución Política de 1991 implicó un cambio en el enfoque de la intervención del Estado en la economía, lo cual fue materializado mediante la constitucionalización del modelo económico colombiano en el Título 12.

Así, de acuerdo con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, el rol del Estado ostenta una doble faceta, pues si bien respeta la libertad de la iniciativa privada e identifica a la empresa como base del desarrollo económico del país, conserva la dirección general de la economía con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano, asegurar la distribución equitativa de los recursos y conciliar los intereses de quienes despliegan la actividad empresarial con el interés general.

En consonancia con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política estableció que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, que estarán sometidos al régimen jurídico fijado por la ley y que podrán ser prestados de manera directa o indirecta por este, por comunidades organizadas o por particulares. Adicionalmente, prescribió que, en todo caso, el Estado conservará la regulación, el control y la vigilancia de los mencionados servicios.

Al respecto, la Corte Constitucional señaló que "Los servicios públicos son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes constitucionales (CP art. 2). El sentido y razón de ser de los poderes constituidos es el servicio a la comunidad, la satisfacción de sus necesidades y la protección de los derechos individuales de sus miembros"¹.

Ahora bien, el Congreso de la República, en uso de la función establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 365 de la misma, expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

La Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones" consagró dentro de los principios rectores, el principio fundamental de la intervención del Estado en el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, así mismo, prescribió como principio del transporte público el relativo al carácter de servicio público del mismo.

En relación con este último punto, la citada Ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Igualmente, señaló que la regla general es su prestación por parte de particulares y que existirá un servicio básico accesible a todos los usuarios.

¹ Corte Constitucional, sentencia T-540 de 1992. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.



Por otra parte, la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*, estableció en primera medida que, en todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los citados artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia.

De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.

Referente a este último aspecto, de acuerdo con el artículo 1 de la citada ley, son modos de transporte público el aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. A su vez, dentro del modo de transporte terrestre, existen diversas modalidades que buscan atender las necesidades y particularidades que pueden presentarse en la movilización de personas y cosas, por lo que para cada una de ellas existen una serie de condiciones que delimitan su rango de acción.

De esta manera, para satisfacer la demanda de usuarios que tienen una característica común y que requieren atención especial en la prestación del servicio de transporte, se estableció una reglamentación específica para atender sus necesidades particulares como por ejemplo, contar con un servicio público de transporte individual de pasajeros cuyo servicio se preste sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fije el lugar o sitio de destino, y el recorrido sea establecido libremente por las partes contratantes, en condiciones de calidad, comodidad, accesibilidad y seguridad.

Por consiguiente, se creó la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, la cual actualmente se encuentra reglamentada en el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, modificado por el Decreto 2297 de 2015. Allí se establecen las condiciones generales para la prestación de esta modalidad de transporte, con el objetivo de garantizar la prestación del servicio de manera eficiente, segura, oportuna y económica, mediante el establecimiento de una serie de requisitos de habilitación, condicionamientos para la contratación del servicio, Determinación de necesidades de equipo, asignación de nuevas matrículas, entre otros, y de conformidad con los principios rectores del servicio público de transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada.

Al revisar la reglamentación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se encontró necesario modificar algunas disposiciones contenidas en el Decreto 1079 de 2015, relacionadas, con el establecimiento de una única habilitación en la modalidad para los diferentes niveles de servicio, a efectos de que las empresas y los propietarios puedan decidir en cuál de los niveles se prestará el servicio por el respectivo vehículo, siempre y cuando cumpla con las condiciones requeridas para el nivel; también se modificaron otras disposiciones relacionadas con el proceso de asignación de matrícula y fijación de capacidad transportadora, autorización de operador de plataformas tecnológicas y requisitos para la prestación del servicio público de transporte individual, entre otras.

Adicionalmente se considera necesario modificar también lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, en cuanto a las condiciones mínimas que deben cumplir los operadores de plataformas tecnológicas para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, con el fin de contar con una herramienta clave para la generación de mayores niveles de eficiencia y calidad en la prestación en



el servicio, permitiendo así mismo, a las autoridades territoriales la definición de uso de las plataformas tecnológicas, en cada una de sus jurisdicciones.

De igual manera se busca incentivar con este proyecto de decreto el uso de nuevas tecnologías, con vehículos eléctricos y de cero emisiones, para nuevas capacidades transportadoras que resulten del estudio técnico, en cumplimiento de la función que le atañe al estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

A continuación, se expondrán de manera general los temas en donde se hicieron algunos de los cambios más relevantes contenidos en el presente proyecto de Decreto:

1. DEFINICIONES

- **Servicio Público de Transporte Individual en vehículo taxi:** Se elimina el concepto de capacidad total de pasajeros del vehículo, toda vez que se va a permitir el servicio compartido de manera excepcional en la primera y última milla de los sistemas de transporte, supliendo necesidades de alimentación de pasajeros ya sea en masivo, estratégico o en integrado.
- Se modifica la definición de “plataforma tecnológica” a “operador de plataforma tecnológica” toda vez que se establece como sujeto intermediario conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo.

2. HABILITACION

- Se establece una sola habilitación permitiéndole a la empresa prestar el servicio en los dos niveles, básico y ecológico.
- Se eliminó el requisito sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo toda vez que se considera que este debe ser un requisito de operación mas no de habilitación.

3.SEGUROS

- Se indicó que las empresas no pueden cobrar al propietario más allá de la prima efectivamente causada para la cobertura de cada vehículo como un costo de intermediación.
- En lo relativo al tema del seguro de accidentes personales se aclaró la redacción especificando que se ampara al conductor siempre y cuando este sea el autorizado por la empresa, es decir el acreditado en la tarjeta de control.

4.NIVELES DE SERVICIO

- Se mantiene el nivel básico, se elimina el concepto de nivel de lujo y se creó el nivel ecológico. La diferencia en los niveles de servicio no se da por la forma en que el usuario pueda acceder a él, ni por el cálculo de la tarifa, la diferencia se da por la tipología vehicular.
- En cuanto al nivel de servicio ecológico este debe prestarse con tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones que expidan el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en cumplimiento del artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 Plan Nacional de Desarrollo.



5. PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN LOS NIVELES BÁSICO Y ECOLÓGICO.

- No hay diferencia entre los niveles básico y ecológico para acceder al servicio, se debe garantizar que este se pueda tomar en la vía y se pueda pagar por medios electrónicos o en efectivo, además se establece también que se podrá acceder al servicio a través de plataformas.
- En lo que respecta a la liquidación del servicio si se pide por plataformas se precisa que siempre la deberá hacer la plataforma y el usuario debe conocer el costo antes de iniciar la carrera pudiendo aceptar o no el servicio y en caso de aceptarlo con la alternativa de pagar el servicio en efectivo o por medios electrónicos procurando siempre la transparencia en la información relacionada con el cálculo de las tarifas.

6. EQUIPOS:

- En los diferentes niveles de servicio los equipos deberán estar matriculados o registrados para este servicio y estar debidamente homologados por el Ministerio de Transporte.
- Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de tecnologías vehiculares como bajas y cero emisiones (No tener restricciones de movilidad “Pico y Placa”).
- Los vehículos que ingresen a la modalidad deberán cumplir con los reglamentos técnicos y medidas en materia de seguridad activa y pasiva que, para el uso de vehículos automotores relacionados con la materia, así como las normas de homologación que se expidan para el efecto.

7. DETERMINACIÓN DE NECESIDADES DE EQUIPO Y ASIGNACIÓN DE NUEVAS MATRÍCULAS.

- Las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción, mediante estudio técnico aprobado por el Ministerio de Transporte, determinarán la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en su jurisdicción. El estudio debe ser realizado dentro de los 18 meses de entrada en vigencia del Decreto y en adelante al menos cada 4 años.
- Con el propósito de apoyar las políticas de movilidad sostenible y segura del actual Plan Nacional de Desarrollo, en relación con el uso de vehículos eléctricos se autoriza con el presente decreto a las autoridades competentes por una única vez en su jurisdicción para incrementar la capacidad transportadora global hasta máximo en un uno 1%, sin estudio técnico dejando claro que esos vehículos deben entrar al nivel de servicio ecológico.
- La asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento, la autoridad de transporte competente de la jurisdicción asignará por sorteo público el derecho de matrícula para el ingreso por incremento de un vehículo a la capacidad transportadora global de la modalidad, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. Precizando que el sorteo deberá promover el uso de tipologías vehiculares de bajas o cero emisiones.

8. TARJETA DE OPERACIÓN Y TARJETA DE CONTROL:



- Con respecto a la vigencia de la tarjeta de operación se estableció de 1 año, pero se hizo la aclaración que este término puede modificarse si cambia las condiciones de habilitación de la empresa y además se precisó que la tarjeta de operación deberá cancelarse automáticamente cuando se cancela la matrícula del vehículo.
- Se adicionó como requisito para la expedición y renovación de la tarjeta de operación que la empresa certifique la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo de los vehículos. Este requisito estaba antes como un requisito para la habilitación.
- Se establece la obligación que la empresa reporte al Sistema de Información y Registro de Empresas, conductores y de Vehículos de la jurisdicción, las novedades respecto de los conductores y los vehículos que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.
- Finalmente se aclaró la redacción en el sentido que las empresas de transporte no podrán retener los documentos que soportan la operación del transporte de los vehículos y de los conductores (tarjeta de operación y tarjeta de control), sujetando su entrega al cumplimiento de obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación.

9. TARIFAS.

- La autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana, según corresponda, elaborará o actualizará Durante los 60 primeros días calendario de cada año el estudio de costos para el establecimiento de la tarifa.
- Para el nivel de servicio básico tendrá una tarifa base regulada, calculada de conformidad con los estudios de costos realizados. Se mantiene la posibilidad de establecer primas o cobros fijos entre otros con criterios para periodos específicos del año tales como festividades, vacaciones o eventos, horarios predeterminados, siempre y cuando estos factores estén debidamente justificados técnica y económicamente.
- En relación al nivel de servicio ecológico se destaca que tendrá una tarifa mínima establecida por la autoridad competente la cual será mayor que la tarifa del nivel básico, pues se adicionará un valor extra asociado a factores de calidad y operación.
- Tanto para el nivel básico como para el ecológico cuando el usuario acceda al servicio usando plataformas tecnológicas se deberá usar factores de calculo que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos que se adicionaran al valor liquidado con base en la tarifa base regulada cuando se trate de servicio básico o a la tarifa mínima autorizada cuando se trate de servicio ecológico. En todo caso estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente en el estudio de costos.
- Se destaca que se podrán establecer herramientas en la plataforma tecnológica, que permitan a los usuarios, voluntariamente ofrecer sumas adicionales al valor liquidado para el servicio, a modo de propina, para estimular la oportunidad en la prestación del servicio a su favor.
- Cuando el usuario acceda al servicio en la vía, o por canales de comunicación la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de un dispositivo electrónico instalado en el vehículo



(taxímetro) o usar una tabla de tarifas oficiales publicada en un lugar visible al usuario (cuando no se use taxímetro).

- Se mantiene la condición que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación se hará siempre por medio de la misma y previo al inicio del servicio el usuario debe conocer el costo para que acepte o no la prestación del servicio.

10.SISTEMA DE INFORMACIÓN Y REGISTRO:

- Se compiló en una sección específica, de Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y Vehículos, todo lo relacionado con la información y el registro de los mismos. Se especificaron los contenidos del reporte de la información relacionada tanto de los conductores como de los vehículos.
- Se adicionó un párrafo según el cual la información del sistema de información debe estandarizarse cumpliendo unos lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información establecido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y el Ministerio de Transporte con el fin de que el sistema de información pueda ser correctamente interconectado con el RUNT.

11.DESARROLLO DE COMPETENCIAS PARA CONDUCTORES:

- Se establece un programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores según el cual el Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias laborales 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 los programas de competencias laborales para conductores podrán ser impartidos por el SENA o por Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano.

12. OPERADOR DE PLATAFORMAS TECNOLOGICAS

- Se modifica el concepto de "plataforma tecnológica" a "operador de plataforma tecnológica", estos operadores tienen por función actuar como intermediarios del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, conectando al usuario con conductores y vehículos, legalmente autorizados para prestarlo en los diferentes niveles de servicio.
- Se establecen obligaciones y condiciones mínimas adicionales que debe cumplir un operador de plataforma tecnológica, como lo son:
 1. Garantizar el monitoreo del cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios.
 2. Contar con herramientas que permitan recibir, tramitar y responder peticiones, quejas y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio y un sistema de calificación de los conductores.
 3. Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada, de forma electrónica.



4. Efectuar la intermediación conectando a los usuarios del servicio únicamente con conductores que cuenten con tarjeta de control vigente y vehículos que posean tarjeta de operación vigente
5. Brindar herramientas que permitan controlar las condiciones de calidad, seguridad, e idoneidad del servicio.
6. Permitir a través de la plataforma tecnológica el cálculo de la liquidación del valor final a cobrar al usuario por el servicio, garantizando que dicha liquidación se calcule siempre usando como base la tarifa oficialmente autorizada por la autoridad competente de la jurisdicción, para cada
7. 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.
8. Garantizar que el valor final a cobrar al usuario se dé a conocer de manera previa a la confirmación del servicio por parte del usuario, discriminando de manera detallada los factores que hacen parte de la liquidación del mismo para que el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar la solicitud del servicio.
9. Proporcionar previo al inicio del servicio, y en doble vía, información clara, veraz y suficiente, como mínimo sobre: el nombre y apellido del conductor y número de la de tarjeta de control que lo autoriza; características e identificación del vehículo tales como placa, marca, color, modelo, tipo de combustible, número de la tarjeta de operación que lo autoriza y nivel de servicio, así como el nombre y apellido del solicitante del servicio, y origen, destino y recorrido previsto para el servicio.
10. Entregar al usuario la factura electrónica que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor discriminando de manera detallada los factores que hacen parte de la liquidación del mismo, origen y destino del servicio, nivel de servicio, datos principales como: empresa de transporte, identificación del vehículo y número de la tarjeta de operación y nombre y apellido del conductor y número de la tarjeta de control.

13. CONDICIONES EXCEPCIONALES

- Se permite la prestación del servicio de transporte compartido de manera excepcional, en el cual la autoridad de transporte competente establece una ruta o recorrido preestablecido utilizados para ser prestados en zonas de primera o última milla de los sistemas de transporte, supliendo necesidades de alimentación de pasajeros ya sea en masivo, estratégico o en integrado.

14. DISPOSICIONES FINALES

- Se estableció una disposición transitoria para que las plataformas que se encuentran habilitadas por el Ministerio de Transporte a la fecha cuenten con un periodo de 6 meses contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte para acreditar las nuevas condiciones del registro correspondiente.

En este orden de ideas no cabe duda que la reglamentación propuesta adopta medidas importantes en aspectos como la habilitación y los niveles de servicio, los operadores de plataformas tecnológicas, el tema tarifario y los cobros dinámicos, la capacidad transportadora, entre otros muchos aspectos antes expuestos, estableciendo reglas claras que atiendan a las necesidades de todos los actores interesados y que amplíen y faciliten, bajo el entendimiento de la dinámica del mercado, su participación efectiva en condiciones de igualdad.



Finalmente, la expedición de este Decreto pretende modernizar el régimen jurídico aplicable en el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, a través del establecimiento de disposiciones ordenadas, claras y coherentes que atiendan a la realidad de esta modalidad y maximicen los beneficios y oportunidades de todos sus actores.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El Decreto reglamenta la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de pasajeros en vehículo tipo taxi, el cual tiene un radio de acción en todo el territorio nacional.

Este Decreto va dirigido a todas las empresas interesadas y habilitadas para la prestación de esta modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor y a los propietarios, conductores y usuarios de la misma.

De igual manera, sus disposiciones van dirigidas a las autoridades de transporte, así como a las autoridades de tránsito, inspección, vigilancia y control competentes en la materia, quienes deberán velar por su cumplimiento y correcta aplicación.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

En primer lugar, el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que le corresponde al presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

De esta manera, el literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, precisando que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios.

Además, el numeral 6 del artículo 3 de la citada ley, determina que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio.

Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Igualmente, el artículo 5 de la misma ley le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.



Puntualmente, el artículo 6 de la citada Ley prescribe que la actividad transportadora se realizará de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

A su turno, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 indica que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte deberán solicitar y obtener habilitación para operar, así mismo, señala que esta se entiende como la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar el servicio y, de igual manera, indica que el Gobierno nacional fijará las condiciones en materia de organización y capacidad económica y técnica, así como los requisitos para su otorgamiento.

Para finalizar, el artículo 65 de la misma norma dispone que el Gobierno nacional expedirá los reglamentos correspondientes con la finalidad de armonizar los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte para evitar la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las normas señaladas en el anterior numeral, las cuales son reglamentadas mediante este proyecto de Decreto, se encuentran vigentes.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El proyecto de Decreto sustituye el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.²

Por su parte, la Honorable Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.

Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio.³

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

² Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno.

³ Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa.



No se advierte circunstancia jurídica que pueda considerarse relevante para la expedición del Decreto.

4. IMPACTO ECONÓMICO

Para el Ministerio de Transporte no implica costos de implementación, toda vez que el trámite se realizara ante la autoridad de transporte correspondiente.

Los costos de trámite serán los establecidos por la respectiva Asamblea Departamental o Concejo Municipal, con base en los acuerdos o normas que regulen la fijación de tarifas por los trámites administrativos de su jurisdicción, así como los costos inherentes a los trámites en materia general, los cuales están a cargo del usuario.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos serán los que requiera la autoridad de transporte para la implementación del Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

La norma a expedir tiene un impacto medioambiental positivo en la medida en que se crea el nivel de servicio ecológico que operará con tipologías vehiculares de bajo o cero emisiones.

No genera impacto en el patrimonio cultural de la nación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Soporte Técnico Nivel Ecológico

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria (Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)	
Informe de observaciones y respuestas (Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio (Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)	X
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública (Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)	X
Otro (Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)	



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Aprobó:

MARÍA DEL ROSARIO ROJAS OVIEDO

Viceministra de Transporte (E)

PABLO AUGUSTO ALFONSO CARRILLO

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica

Revisó: María del Pilar Uribe Pontón – Coordinadora Grupo de Regulación

Proyecto: Diana Milena Gonzalez – Abogada Grupo de Regulación