

**Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación**

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

**Datos básicos**

<b>Nombre de la entidad</b>	MINISTERIO DE TRANSPORTE		
<b>Responsable del proceso</b>	viceministerio de Transporte		
<b>Nombre del proyecto de regulación</b>	*Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte*		
<b>Objetivo del proyecto de regulación</b>	Reglamentar la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad, las cuales deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y accesible, bajo los principios rectores del transporte, tales como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.		
<b>Fecha de publicación del informe</b>			
<b>Descripción de la consulta</b>			
<b>Tiempo total de duración de la consulta:</b>	15 días calendario		
<b>Fecha de inicio</b>	04 de marzo de 2021		
<b>Fecha de finalización</b>	19 de marzo de 2021		
<b>Enlace donde estuvo la consulta pública</b>	<a href="https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9162/proyectos-actos-administrativos/#">https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9162/proyectos-actos-administrativos/#</a>		
<b>Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto</b>	página web de la entidad, correo electrónico.		
<b>Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios</b>	correo electrónico dispuesto a través de la página web de la entidad.		
<b>Resultados de la consulta</b>			
<b>Número de Total de participantes</b>	28		
<b>Número total de comentarios recibidos</b>	380		
<b>Número de comentarios aceptados</b>	46	%	12%
<b>Número de comentarios no aceptados</b>	337	%	88%
<b>Número total de artículos del proyecto</b>	64		
<b>Número total de artículos del proyecto con comentarios</b>	40	%	61%
<b>Número total de artículos del proyecto modificados</b>	25	%	39%

**Consolidado de observaciones y respuestas**

No.	Fecha de recepción	Remite	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. <b>SE VA EN CONTRAVÍA CON LA POLÍTICA ESTATAL DE MASIFICACIÓN PROMUEVE EL SERVICIO COLECTIVO Y DESFIGURA LA MODALIDAD DE INDIVIDUAL.</b>	Aceptada	Se elimina del proyecto de Decreto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
2	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. <b>AL PROMOVER UN OPERADOR INTERMEDIARIO DE TRANSPORTE SE VA EN CONTRAVÍA DE POLÍTICAS DE GOBIERNO EN CUANTO A LA RESPONSABILIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO Y ESPECIALMENTE EN CONTRA DE LA LEY 1503 Y SUBSIGUIENTES, ADEMÁS DE LOS DECRETOS REGLAMENTARIOS</b>	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en
3	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. <b>CUALQUIER MODIFICACIÓN DE NIVELES DE SERVICIO SE DEBE DE DIFERENCIAR CON UNA TARIFA MÁS ALTA QUE INCENTIVE AL NUEVO NIVEL DE SERVICIO</b>	No aceptada	2.2.1.3.10.1, establece que la tarifa del nivel ecológico será superior a la tarifa del nivel básico, "que resultará de sumar a la "tarifa base regulada" que haya sido oficialmente autorizada para el nivel de servicio básico, un valor extra asociado a factores por calidad, y operación".
4	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. <b>SE DEBE CONDICIONAR POR EL MINISTERIO LA NECESIDAD DE EQUIPOS AL HECHO QUE SI EXISTE RESTRICCIONES DE MOVILIDAD NO SE PUEDEN ADELANTAR DICHS ESTUDIOS.</b>	No aceptada	No se acepta la propuesta, en el sentido que el estudio de oferta y demanda precisamente es el que determina las necesidades de los equipos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en la jurisdicción. Adicionalmente el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, da la competencia a los alcaldes en su jurisdicción, para establecer medidas para el mejor ordenamiento del tránsito.

5	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ DE NUEVO-----SE DEBE CONDICIONAR POR EL MINISTERIO LA NECESIDAD DE EQUIPOS DE TECNOLOGÍAS LIMPIAS AL HECHO QUE SI EXISTE RESTRICIONES DE MOVILIDAD NO SE PUEDEN ADELANTAR DICHS ESTUDIOS NI INCREMENTOS EN NINGÚN PORCENTAJE.	No aceptada	No se acepta la propuesta, en el sentido que el estudio de oferta y demanda precisamente es el que determina las necesidades de los equipos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en la jurisdicción. Adicionalmente el párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, da la competencia a los alcaldes en su jurisdicción, para establecer medidas para el mejor ordenamiento del tránsito. Así mismo, el objetivo del artículo del proyecto de Decreto es apoyar e incentivar las políticas de movilidad sostenible y segura del actual Plan nacional de Desarrollo Ley 1955 de 2019.
6	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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 DEBE DE CREAR UN PARRAFO ESPECIAL PARA LOS MUNICIPIOS PEQUEÑOS DONDE SE TENGA EN CUENTA EL NÚMERO DE HABITANTES EJEMPLO DE 30.000 A 50.000 HABITANTES DICHA TARJETA DE OPERACIÓN PODRÁ TENER UNA VIGENCIA DE DOS AÑOS	No aceptada	Teniendo en cuenta que la tarjeta de operación se predica de sustentar la operación de un vehículo bajo la responsabilidad de una empresa habilitada, su vigencia esta establecida en un año, de tal forma que para su expedición la empresa de transporte pueda verificar que el vehículo tenga Revisión técnico - mecánica vigente y SOAT vigente, esto en procura de garantizar condiciones de seguridad de los equipos y de la seguridad vial.
7	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ ADEMÁS, SE DEBE DE SOLICITAR LA VIGENCIA DE PÓLIZAS EXTRA Y CONTRA ACTUAL	No aceptada	El proyecto de Decreto, en el artículo 13.9.5.4, establece los requisitos para obtener y renovar la tarjeta de operación, en el numeral 4 ya exige la certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que <b>el vehículo está amparado en la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa.</b>
8	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ SE DEBE DE DEJAR CLARO EN EL DECRETO QUE AL MENOS QUE EL COMPROMISO NO CUMPLIDO SEA LA SEGURIDAD SOCIAL O FALTAS GRAVES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE SEGÚN LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO, YA QUE LA TARJETA DE CONTROL ASÍ LO EXIGE Y HACE PARTE DE LA	No aceptada	En los artículos 2.2.1.3.9.5. y 2.2.1.3.9.10, del proyecto de Decreto se establecen claramente cuales son los requisitos que se debe cumplir para expedir estos documentos de transporte.
9	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ SE DEBE DE AGREGAR... Y EN CONCORDANCIA CON EL DISPOSITIVO HABILITADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE SIC (TAXIMETRO), SIN LA VIOLACIÓN DE ESTA DISPOSICIÓN DE ORDEN LEGAL ARTÍCULO 2 DE LA LEY 769 FRENTE AL TAXIMETRO ADEMÁS DE LAS SANCIONES Y OTRAS DISPOSICIONES YA EXPRESAS EN DIFERENTES NORMAS	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.10.2 del proyecto establece en la liquidación del valor a cobrar al usuario, que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas previamente fijadas por la autoridad de transporte competente, según el nivel de servicio, en pesos colombianos, así: 1. Cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: a) Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo, o b) A través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. b) 2. Cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma y deberá darse a conocer a este previamente a su inicio para que acepte o no la prestación del servicio de transporte.
10	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ SE DEBEN DE INCLUIR LOS COSTOS ACTUALES DE PLANES STRATÉGICOS Y CUMPLIMIENTOS NORMATIVOS IMPUESTOS POR LA AUTORIDAD RESPECTIVA Y EN TODO CASO SE DEBERÁ IMPLEMENTAR MESAS DE CONCERTACIÓN CON EL FIN DE EVALUAR LAS MEDIDAS A TOMAR, DEBIENDO DE EXISTIR CONSENSO POR MAYORÍA DE LOS ACTORES	No aceptada	Se recuerda que la política para formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas para el servicio público de transporte, es del Ministerio de Transporte, y es por esto que en el proyecto de Decreto, establece que las autoridades competentes de la jurisdicción establecerán las tarifas teniendo como fundamento los resultados del estudio de costos, realizado conforme a la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. En consecuencia actualizar las condiciones y criterios técnicos para la fijación de las tarifas no sería objeto de este proyecto de Decreto, si no de un acto administrativo expedido por el Ministerio de Transporte luego de realizar
11	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ SE DEBE DE SER CLARO EN EL ARTICULADO Y DEJAR EXPLICITO SI LA TARIFA ES DOS O TRES VECES MAS ALTA QUE LA DEL BÁSICO	No aceptada	Será la autoridad de transporte competente, quien deberá conforme a la resolución 4350 de 1998, modificada por el resolución 392 de 1999, con fundamento en los resultados de los estudios de costos, determinar los valores de la tarifas.

12	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Tanto para el nivel básico como para el ecológico cuando el usuario acceda al servicio usando plataformas tecnológicas se deberá usar factores de cálculo 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. ♦ HAY QUE RATIFICAR LO EXPUESTO EN LA LEY EL ÚNICO PUNTO DE PARTIDA LO DETERMINA LA LEY 769 Y SE DEBE DE TENER COMO BASE EL ELEMENTO DE CÁLCULO (TAXIMETRO)	No aceptada	El artículo 2.2.13.10.2, claramente dispone que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente, y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.13.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan. No hay ninguna disposición de rango legal que obligue a que el único medio para calcular el valor a cobrar al usuario sea
13	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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. ♦ SE DEBE DE AGREGAR... Y EN CONCORDANCIA CON EL DISPOSITIVO HABILITADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE SIC (TAXIMETRO), SIN LA VIOLACIÓN DE ESTA DISPOSICIÓN DE ORDEN LEGAL ARTÍCULO 2 DE LA LEY 769 FRENTE AL TAXIMETRO ADEMÁS DE LAS SANCIONES Y OTRAS DISPOSICIONES YA EXPRESAS EN DIFERENTES NORMAS	No aceptada	El artículo 2.2.13.10.2, claramente dispone que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente, y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.13.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las
14	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	OPERADOR DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS - 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. ♦ SI LA RESPONSABLE ANTE EL ESTADO ES LA EMPRESA PORQUE APARECE LA PALABRA INTERMEDIADOR Y CUAL ES LA RESPONSABILIDAD DE LAS PLATAFORMAS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE ORDENA.	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.13.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con el vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectara al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta
15	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	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 ♦ QUE LAS PLATAFORMAS PARA SU HABILITACIÓN NO TENDRÁN QUE ACREDITAR SU RELACIÓN CON LA EMPRESA DE TRANSPORTE HABILITADA EN LA MODALIDAD, ES DECIR QUE PODRÁN OPERAR LAS PLATAFORMAS HABILITADAS, TENGAN O NO RELACIÓN JURÍDICA CON LA EMPRESA ES EN FONTO 2. Brindar herramientas que permitan controlar las condiciones de calidad, seguridad, e idoneidad del servicio. 3. 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. ♦ SE DEBE DE ACLARAR PARA EL USUARIO QUE EN LO POSIBLE DARÁ GARANTÍA DEL POSIBLE VALOR FINAL MAS EN LO PRACTICO CUANDO HAY	No aceptada	El concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesionen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso al mercado y proponen que por el contrario las normas que se expidan deben exigir que las empresas de transporte permitan a todos sus conductores el uso de todas las plataformas tecnológicas habilitadas. En consecuencia, el proyecto de Decreto acoge en este sentido el concepto de la SIC.
16	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	3. 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. 4. Garantizar que el valor final a cobrar al usuario se dé a conocer de manera previa 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. ♦ SE DEBE DE ACLARAR PARA EL USUARIO QUE EN LO POSIBLE DARÁ GARANTÍA DEL POSIBLE VALOR FINAL MAS EN LO PRACTICO CUANDO HAY DIFICULTADES EN EL TRAYECTO ESTO VARIA	No aceptada	Una de las características de solicitar el servicio a través de plataforma tecnológica, es precisamente lo establecido en el artículo 2.2.13.13.1 del proyecto de Decreto, en donde se establecen una condiciones mínimas que garantizan en favor del usuario, que no le serán cambiadas las condiciones una vez iniciado el servicio. El módulo tarifario que se construya en el sistema prevé estas eventualidades
17	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	3. 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. 4. Garantizar que el valor final a cobrar al usuario se dé a conocer de manera previa 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. ♦ SE DEBE DE ACLARAR PARA EL USUARIO QUE EN LO POSIBLE DARÁ GARANTÍA DEL POSIBLE VALOR FINAL MAS EN LO PRACTICO CUANDO HAY DIFICULTADES EN EL TRAYECTO ESTO VARIA	No aceptada	Una de las características de solicitar el servicio a través de plataforma tecnológica, es precisamente lo establecido en el artículo 2.2.13.13.1 del proyecto de Decreto, en donde se establecen una condiciones mínimas que garantizan en favor del usuario, que no le serán cambiadas las condiciones una vez iniciado el servicio. El módulo tarifario que se construya en el sistema prevé estas eventualidades

18	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>1. 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. 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. ♦ SE DEBEN DE CONSERVAR LOS REQUISITOS</p>	No aceptada	El proyecto de Decreto establece un periodo de transición, para que las plataformas tecnológicas habilitadas cumplan con las disposiciones establecidas en el proyecto para continuar operando.
19	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Que los literales b, d y e del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 señalan que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas</p> <p>Así mismo, el numeral 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que la operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, y que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico.</p> <p>♦ DEFINIR UNA ÚNICA HABILITACIÓN EN LA MODALIDAD PARA AMBOS NIVELES DE SERVICIOS, A EFECTOS DE QUE LAS EMPRESAS Y LOS PROPIETARIOS PUEDAN DECIDIR EN CUÁL DE LOS DOS NIVELES PRESTARÁ SERVICIO EL RESPECTIVO VEHÍCULO, SIEMPRE Y CUANDO CUMPLA CON LAS CONDICIONES REQUERIDAS PARA EL NIVEL, ES INDISPENSABLE TENER CONDICIONES DIFERENCIALES PARA CADA NIVEL.</p>	No aceptada	La habilitación permite la prestación del servicio a una empresa que demuestre las condiciones para prestar un servicio en este caso en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi. La Ley prevé la posibilidad de establecer diferentes niveles de servicio para una misma modalidad de transporte, es por esto que el proyecto de Decreto, establece las diferencias de niveles de prestación de servicio, no en la habilitación si no en las condiciones de los equipos y de la prestación del servicio es sí.
20	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Que el artículo 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, establecen que en su condición rectora y orientadora del sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte....</p> <p>Que en concordancia con las disposiciones establecidas en la Ley 527 de 1999, se deben vincular a la prestación del servicio público de transporte, el empleo y la utilización de equipos y tecnologías de la información y las comunicaciones, las cuales contribuyen a la prestación de un servicio competitivo.</p>	No aceptada	El concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesionen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso al mercado y proponen que por el contrario las normas que se expidan deben exigir que las empresas de transporte permitan a todos sus conductores el uso de todas las plataformas tecnológicas habilitadas. En consecuencia, el proyecto de Decreto acoge en este sentido el concepto de la SIC.
21	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Que el capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el Decreto 2297 de 2015, regula la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi. Que adicionalmente se considera necesario modificar lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, en cuanto a las características mínimas que deben cumplir los operadores de plataformas tecnológicas para la intermediación en la 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. ♦ QUE LAS PLATAFORMAS PARA SU HABILITACIÓN NO TENDRÁN QUE ACREDITAR SU RELACIÓN CON LA EMPRESA DE TRANSPORTE HABILITADA EN LA MODALIDAD, ES DECIR QUE PODRÁN OPERAR LAS PLATAFORMAS HABILITADAS, TENGAN O NO RELACIÓN DIRECTA CON LA EMPRESA.....RIÑE CON LO ESTABLECIDO EN LA MISMA NORMA SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE ES DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE, LO EXPUESTO SIEMPRE AL SECTOR FUE TENER CIRCUNSTANCIAS DIFERENCIALES Y POR ESO FUE EXPLÍCITO EL DECRETO 2297 Y LA RESOLUCIÓN 2163 SITUACIÓN QUE EN LA ACTUALIDAD EL MINISTERIO PRETENDE IGNORAR Y CAMBIAR LAS REGLAS DE JUEGO EN ESTE PROYECTO DE DECRETO..... SE MANTIENE LA HABILITACIÓN DE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS.SIN EMBARGO, SE ESTABLECEN SOLO REQUISITOS MÍNIMOS QUE LAS MISMAS DEBERÁN</p>	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes), y el reporte de la información a la autoridad correspondiente. De otro lado, el concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesionen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso.
22	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, en cuanto a las características mínimas que deben cumplir las plataformas tecnológicas para 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. ♦ EN LAS CONSIDERACIONES DEL PRESENTE DECRETO VUELVE A INSISTIR EL LEGISLADOR EN DELEGAR EN LAS AUTORIDADES LOCALES LA IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS CUANDO QUIEN FIJA LA POLÍTICA ES EL ENTE RECTOR QUE ES EL MINISTERIO. ENEMÁS EFICIENCIA Y CALIDAD MÁX EN EL</p>	No aceptada	La observación hace relación a un considerando, por lo tanto no se entiende el comentario, se aclara que precisamente es el Ministerio de Transporte quien está fijando la política pública, hoy en el proyecto de Decreto.
23	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Artículo 2.2.1.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, o las que las modifiquen, adicionen o sustituyan..... ES IMPORTANTE RESALTAR QUE EN ESTE ARTICULADO SE RECONOCE LOS LINEAMIENTOS DE LA LEY 105</p>	No aceptada	No es un comentario al proyecto de Decreto. No obstante se aclara que el proyecto de Decreto se sustenta en consonancia con los principios del transporte público establecidos en la Ley 105 de 1993
24	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Frete al numeral 2 Empresa de Persona Natural:Se entiende como empresa, de persona natural, a la persona natural constituida legalmente bajo la normatividad colombiana como unidad de explotación económica permanente. ♦ FALTARÍA SOMETIDA A EL CUMPLIMIENTO DE TODA LA REGLAMENTACIÓN ACTUAL (PESV Y PESST)</p>	No aceptada	El objeto de este proyecto de Decreto es reglamentar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, esta observación no es objeto de esta reglamentación.

25	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Y el numeral 4 Operador de Plataforma Tecnológica: Aquella empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo. ♦ SI LA RESPONSABLE ANTE EL ESTADO ES LA EMPRESA PORQUE APARECE LA PALABRA INTERMEDIADOR Y CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DE LAS PLATAFORMAS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO QUE ORDENA.	No aceptada	Previamente la terminación de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta)
26	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Además, el numeral 12 Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte: Trayectos que ocurren desde las estaciones o paraderos de los Sistemas de Transporte hasta los destinos finales de los pasajeros. ♦ CREEMOS QUE ES FOMENTAR UNA NUEVA MODALIDAD QUE OBLIGA NO SOLO A PROMOVER EL SERVICIO COLECTIVO (INCONTROLABLE), SI NO QUE ADEMÁS SE TENDRÍA QUE INTEGRAR TECNOLÓGICAMENTE DANDO COMO CONSECUENCIA LA CREACIÓN DE UN NUEVO NEGOCIO PARA LOS MASIVOS	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
27	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de Pasajeros en vehículo taxi, las siguientes: 1. En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos delegan tal atribución. 2. En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley: La Autoridad de Transporte Metropolitana. Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta. ♦ SE OMITIÓ PELIGROSAMENTE LO DISPUESTO EN EL DECRETO 172 CUANDO SE AFIRMA QUE LA PRIMERA AUTORIDAD DE TRANSPORTE ES EL MISMO MINISTERIO ES DEMASIADO PELIGROSO PARA LE SECTOR DELEGAR ESTO EN LAS AUTORIDADES LOCALES TOTALMENTE	Aceptada	Se incluye en el artículo 2.2.1.3.1.1. "En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte"
28	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Frente al Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Frente a No podrá resolverse negativamente la solicitud de habilitación por razones asociadas a la disponibilidad de capacidad transportadora global existente de la modalidad en la jurisdicción. La empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular, por cambio de empresa, vehículos que ya hacen parte de la capacidad transportadora global de la modalidad existente en la respectiva jurisdicción ♦ DEBE DE EXISTIR UNA LIMITANTE PARA EL RESUELVE DE HABILITACIÓN	Aceptada	Se ajusta el párrafo del artículo 2.2.1.3.2.1, incluyendo "en un término de noventa (90) días contados a partir de la fecha de la solicitud de la habilitación"

28	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Frente a Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de empresa de persona natural. Nuestras consideraciones son que siempre se debe de hablar de propietario no locatario, que en el Parágrafo 1. Las empresas de persona natural, sin perjuicio de los requisitos establecidos para su habilitación, deberán sujetarse a todos los demás establecidos en el presente capítulo para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi. SE DEBE DE AGREGAR O EXIGIR Y CUMPLIR CON LAS DEMÁS EN EL ARTICULO 2.2.1.3.2.5 sobre el costo para el trámite. El costo del trámite para la habilitación de una empresa de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi tanto de persona natural como jurídica, a cargo de la autoridad de transporte competente, en ningún caso puede superar el valor de dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).</p> <p>SE DEBE DE SER MÁS ALTOS PARA EVITAR LA PROLIFERACIÓN DE EMPRESAS DE PASAJEROS.</p>	No aceptada	<p>El vehículo puede ser adquirido mediante contrato de compraventa o mediante leasing financiero con opción de compra. De otro lado, la exigencia de contar con un plan estratégico de seguridad vial no hace parte de esta reglamentación y ya existe disposición legal que lo contempla dicha obligación, los planes de seguridad vial se predicen de la operación en el servicio.</p>
30	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Frente a la SECCIÓN 6 De la prestación del servicio en los Niveles Básico y Ecológico, debemos de decir que lo expresado en Artículo.2.2.1.3.6.1 Parágrafo 2. Así mismo, el usuario podrá acceder al servicio a través de plataformas tecnológicas, caso en el cual deberá registrarse previamente a través de un operador de plataforma tecnológica y deberá realizar la solicitud del servicio cada vez que lo requiera por este medio. La liquidación del valor a cobrar al usuario siempre se efectuará a través de la Plataforma tecnológica, permitiendo el pago en efectivo y por medios electrónicos u otros medios de pago. En todo caso este valor deberá darse a conocer al usuario previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación del servicio de transporte. EN TODO CASO LA PLATAFORMA PODRÁ SUMINISTRAR EL VALOR CALCULADO DE LA TARIFA, PARA ACEPTAR O NO EL SERVICIO, SIEMPRE CONDICIONADO VARIACIONES EN EL RECORRIDO O DEMORAS QUE AFECTEN DICHO CALCULO NO INCIDAN EN EL PRECIO FINAL, ESTO PORQUE SON MUCHAS LAS OCASIONES DONDE EL USUARIO DECIDE CAMBIO DE RECORRIDO O SE PRESENTA ALGUNA NOVEDAD EN EL TRANSURSO DEL VIAJE.</p>	No aceptada	<p>La habilitación, se otorga bajo unos requisitos que permitan garantía en la prestación del servicio y no tienen como función limitar el número de empresas que puedan prestar el servicio, obedece al principio básico de la libertad de empresa, establecido en el numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993.</p>
31	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Frente a la SECCIÓN 6 De la prestación del servicio en los Niveles Básico y Ecológico, debemos de decir que lo expresado en Artículo.2.2.1.3.6.1 Parágrafo 2. Así mismo, el usuario podrá acceder al servicio a través de plataformas tecnológicas, caso en el cual deberá registrarse previamente a través de un operador de plataforma tecnológica y deberá realizar la solicitud del servicio cada vez que lo requiera por este medio. La liquidación del valor a cobrar al usuario siempre se efectuará a través de la Plataforma tecnológica, permitiendo el pago en efectivo y por medios electrónicos u otros medios de pago. En todo caso este valor deberá darse a conocer al usuario previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación del servicio de transporte. EN TODO CASO LA PLATAFORMA PODRÁ SUMINISTRAR EL VALOR CALCULADO DE LA TARIFA, PARA ACEPTAR O NO EL SERVICIO, SIEMPRE CONDICIONADO VARIACIONES EN EL RECORRIDO O DEMORAS QUE AFECTEN DICHO CALCULO NO INCIDAN EN EL PRECIO FINAL, ESTO PORQUE SON MUCHAS LAS OCASIONES DONDE EL USUARIO DECIDE CAMBIO DE RECORRIDO O SE PRESENTA ALGUNA NOVEDAD EN EL TRANSURSO DEL VIAJE.</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.10.2. Claramente dispone que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adición, modifiquen o sustituyan. No hay en artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente, y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a</p>
32	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>En el Parágrafo 3. Del mismo artículo habla 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. SE DEBE DE AGREGAR... Y EN CONCORDANCIA CON EL APARATO HABILITADO POR LA AUTORIDAD COMPETENTE SIO (TAXIMETRO), SIN LA VIOLACIÓN DE ESTA DISPOSICIÓN DE ORDEN LEGAL ARTICULO 2 DE LA LEY 769 FRENTE AL TAXIMETRO ADEMÁS DE LAS SANCIONES Y OTRAS DISPOSICIONES YA EXPRESAS EN DIFERENTES NORMAS</p>	No aceptada	<p>Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a</p>
33	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Frente a Artículo 2.2.1.3.6.2. Permanencia en el servicio, En todo caso la autoridad de tránsito competente donde está registrado el vehículo debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio, antes de entregar la placa de servicio particular. SE DEBE DE ELIMINAR E IMPONER LA CHATARRIZACIÓN YA QUE SE CONVIERTE EN TRANSPORTE ILEGAL EN DONDE LAS AUTORIDADES NO HAN DADO LAS GARANTÍAS DEL CASO EN EL CONTROL Y SEGUIMIENTO.</p>	No aceptada	<p>Frente a la propuesta de chatarrización de vehículos por cambio de servicio, si bien la política pública pretende permitir el cambio de servicio público a particular, no podría incluirse la obligación de chatarrizar el vehículo, precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias.</p>
34	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Nos preocupa mucho el artículo 2.2.1.3.6.4. Radio de acción. En su numeral 2 Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte terrestre individual de pasajeros en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto. PORQUE AQUÍ SE PROHIBE EL COLECTIVO Y EXISTE UNA CONTRADICCIÓN MUY MARCADA CUANDO SE HABLA DE SERVICIO COMPARTIDO, Y QUE EL COLECTIVO, AL FINAL ES LO MISMO NUESTRO CONCEPTO ES QUE NO SE DEBE DE AUTORIZAR EL SERVICIO</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
35	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Frente a Artículo 2.2.1.3.6.4. Planilla de viaje ocasional y el Parágrafo 2. No se exigirá el uso de planilla de viaje ocasional, entre aquellos municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentren separados por un río y unidos por un puente, en zona urbana o rural, únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adicione o sustituya. PROPONEMOS ANEXAR UN PARÁGRAFO TRES CON EL FIN DEL NO PORTE DE PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL CUANDO LOS VEHICULOS DE SERVICIO INDIVIDUAL REQUIERA DESPLAZARSE A UN TALLER ESPECIALIZADO O CDA PARA REVISIONES PREVENTIVAS Y CORRECTIVAS Y EN EL MUNICIPIO DE ORIGEN NO EXISTAS TALLERES O CDAs</p>	No aceptada	<p>Sobre el particular se aclara que no es objeto de regulación del presente proyecto de Decreto, no obstante lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la resolución 20213040045815 del 02 de octubre de 2021 Permiso de Circulación restringida para efectuar la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, e intervenciones correctivas, a los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo e individual de pasajeros en vehículos taxi, de radio de acción municipal", el pasado 25 de diciembre de 2020 hasta el 08 de enero de 2021, con el fin de permitir la salida de los vehículos de su radio de acción para realizar la revisión Técnico - mecánica y de emisiones contaminantes e intervenciones correctivas, cuando no se cuente dentro del municipio con un CDA o respectivo taller.</p>

36	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Artículo 2.2.1.3.7.1. Equipos Parágrafo 2. Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Para el efecto, podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como excepciones a medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otras. ♦ EL SECTOR DEL TAXI HA VENIDO REALIZANDO LA CONVERSIÓN A GAS Y NUNCA SE HA ESTIMULADO, POR TAL RAZÓN CREEMOS QUE EL ESFUERZO QUE PUEDE REALIZAR EL SECTOR CON VEHÍCULOS A GAS, HÍBRIDO O ELÉCTRICO NO REQUIEREN MAS ESTIMULO QUE LA BUENA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, NO SE DEBE DE LIMITAR LA LIBRE CIRCULACIÓN DE LOS TAXIS YA QUE SE CONVIERTEN EN PREFERENCIAS INDEBIDAS PARA CIERTO SECTOR VIOLA EL PRINCIPIO DE IGUALDAD. ♦ BAJO LA PREMISA DE PROMOVER EL USO DE LAS TECNOLOGÍAS CERO EMISIONES CONTAMINANTES SE PRETENDE DAR UNA FACULTAD A LAS AUTORIDADES LOCALES PARA EL INCREMENTO DE CAPACIDAD TRANSPORTADORA, Y QUE EN LA PRÁCTICA ESTA SOBRE SATURADA EN TODAS LAS CIUDADES DEL PAÍS TOTALMENTE INCONVENIENTE "PREMISA" QUE DEBERÍA CONSIDERAR EN LA EXPEDICIÓN DE LA PRESENTE MODIFICACIÓN, ADEMÁS DESCONOCEN</p>	No aceptada	<p>El aumento de la capacidad la capacidad transportadora se crea con el fin de mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sin que este genere un aumento de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero en los inventarios de emisiones de las ciudades y del país. Es por esta razón que para el aumento de capacidad se da a los vehículos eléctricos, ya que estos no generan ningún tipo de emisión durante su operación.</p> <p>Es importante que las tecnologías de bajas y cero emisiones obtengan beneficios adicionales a los económicos (descuentos de IVA, aranceles, entre otros), toda vez que dichas tecnologías (eléctricos, gas natural dedicado e híbridos) tienen costos de adquisición superiores a las tecnologías convencionales.</p>
37	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Sobre el Artículo 2.2.1.3.7.3. Contrato de vinculación ♦ SE PROPONE UN PARÁGRAFO EN TODO CASO SE DEBE DE GARANTIZAR EL ESTAR SIEMPRE SE CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS A PAZ Y SALVO POR SANCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE U OBLIGACIONES CONTRACTUALES</p>	No aceptada	<p>Estos requisitos adicionales hacen parte de la voluntad de la autonomía privada, por lo tanto, el Ministerio de Transporte no los considera esenciales para la prestación del servicio público de transporte. Intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
38	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>En el artículo Artículo 2.2.1.3.7.6. Desvinculación administrativa en el numeral 2. Que la solicitud de desvinculación se realice con ocasión del cambio de servicio de público a particular, caso en el cual deberá aportar el acto administrativo expedido por la autoridad de tránsito competente en el cual se acredite el cambio de servicio. ♦ ESTE NUMERAL DEBE CAMBIAR Y OBLIGAR A LA CHATARRIZACIÓN DEL VEHÍCULO PARA EVITAR EL TRANSPORTE ILEGAL QUE SE PRESTA CON ESTOS VEHÍCULOS. EN EL MISMO ARTICULO Y EN EL PARRAFO 1 SE DEBE DE AGREGAR EN TODO CASO SE DEBE DE GARANTIZAR EL ESTAR SIEMPRE SE CUMPLA CON LAS OBLIGACIONES CONTRAÍDAS A PAZ Y SALVO POR SANCIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE U OBLIGACIONES CONTRACTUALES U OBLIGACIONES CONTRACTUALES</p>	No aceptada	<p>1. Frente a la propuesta de chatarrización de vehículos por cambio de servicio, si bien la política pública pretende permitir el cambio de servicio público a particular, no podría incluirse la obligación de chatarrizar el vehículo, precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias.</p> <p>2. Frente a la paz y salvo, no es materia de esta reglamentación. Intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
39	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Sobre el artículo 2.2.1.3.8.2. Ingreso de los vehículos en el Parágrafo 1. Habla sobre, No obstante, podrán establecerse programas especiales o pruebas piloto, 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. ♦ SOLICITAMOS LA ELIMINACIÓN DEL MISMO NO EXISTEN PROGRAMAS ESPECIALES O PROMOVER DICHOS PROGRAMAS HAY NUEVAS DEFINICIONES, CON LO SEÑORES ALCALDES NO HAY GARANTÍAS ES DAR PIE PARA INCREMENTOS</p>	No aceptada	<p>El parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.8.2, establece que los programas o pruebas piloto, serán 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. Esto responde a la inquietud relacionada con la discrecionalidad por parte de las autoridades territoriales.</p>
40	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>En el mismo artículo aparece Parágrafo 3 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. Se exceptúan aquellos vehículos que sean parte de programas especiales o pruebas piloto autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine esta cartera ministerial en conjunto con la autoridad territorial competente. ♦ SE DEBE DE ELIMINAR LO SUBRAYADO, LOS PROGRAMAS ESPECIALES O PRUEBAS PILOTOS NO SON CONVENIENTES</p>	No aceptada	<p>El parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.8.2, establece que los programas o pruebas piloto, serán 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. Esto responde a la inquietud relacionada con la discrecionalidad por parte de las autoridades territoriales.</p>
41	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Parágrafo 4. Como apoyo al desarrollo de políticas de movilidad sostenible y segura en los municipios, distritos y áreas metropolitanas, en relación con el uso de vehículos eléctricos de fábrica, se autoriza con la expedición del presente Decreto, por una única vez en la jurisdicción, a las autoridades competentes de transporte, para incrementar la capacidad transportadora global de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de su jurisdicción, hasta máximo en un uno por ciento (1%), sin el estudio técnico de que trata el presente artículo. Los vehículos que ingresen deberán ser eléctricos de fábrica y harán parte del nivel de servicio ecológico. a. Si a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, existen vehículos matriculados y operando dentro de la jurisdicción, al amparo de programas especiales o pruebas piloto autorizados por el Ministerio de Transporte para estimular el uso de vehículos eléctricos de fábrica, que no hacen parte de la capacidad transportadora global de la jurisdicción, estos adquieren el derecho a ser incorporados a la capacidad transportadora global de la jurisdicción dentro del porcentaje de incremento de que trata el presente artículo. ♦ NO ES CONVENIENTE LOS PROPIETARIOS HAN REALIZADO EL CAMBIO DE GASOLINA A GAS SIN ESTE INCENTIVO MAYOR AL QUE DISPONE SUS ATRACTIVOS DE MENOS CONSUMOS O DESCUENTOS Y REALIZARAN SIN PLANES PILOTOS O DEMÁS,</p>	No aceptada	<p>El aumento de la capacidad transportadora se crea con el fin de mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sin que este genere un aumento de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero en los inventarios de emisiones de las ciudades y del país. Es por esta razón que para el aumento de capacidad se da a los vehículos eléctricos, ya que estos no generan ningún tipo de emisión durante su operación.</p> <p>Por otro lado, es de resaltar que los vehículos convertidos a gas natural no han sido diseñados por el fabricante para operar exclusivamente con este energético; estos han sufrido una transformación en su motor el cual tiene originalmente diseños y materiales para operar con gasolina, por lo que realizan un proceso de combustión que no es el más eficiente. Aunado a lo anterior, se ha evidenciado que estos vehículos pueden llegar a generar mayores emisiones de CO (Óxido de Carbono) y PM (Material Particulado) comparado con un vehículo a gasolina. Por otro lado, los vehículos dedicados a Gas Natural pueden llegar a disminuir las emisiones de PM en 90%, NOx (Óxidos de Nitrógeno) en 20% y CO en un 25%</p>

42	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Artículo 2.2.1.3.8.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. La determinación de la capacidad transportadora global en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi y los incrementos de la misma son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico al que se refiere esta disposición, a más tardar pasados dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la presente disposición y en adelante al menos una vez cada cuatro (4) años. ♦ SE DEBE DE CONDICIONAR CUALQUIER ESTUDIO TÉCNICO A QUE NIO EXISTA RESTRICCIÓN DE LAY/O	No aceptada	No se acepta la propuesta, en el sentido que el estudio de oferta y demanda precisamente es el que determina las necesidades de los equipos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en la jurisdicción. Adicionalmente el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, da la competencia a los alcaldes en su jurisdicción, para establecer medidas para el mejor ordenamiento del tránsito. De otro lado, e ajunto el artículo 2.2.1.3.8.3. en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en
43	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En la sección 9 Tarjeta de operación y tarjeta de control, en el Artículo 2.2.1.3.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación y/o a la vinculación del vehículo. Una vez cancelada la matrícula de un vehículo deberá cancelarse automáticamente la tarjeta de operación. ♦ SE DEBE DE CREAR UN PARRAFO ESPECIAL PARA LOS MUNICIPIOS PEQUEÑOS DONDE SE TENGA EN CUENTA, EL NÚMERO DE HABITANTES EJEMPLO DE 30.000 A 50.000 HABITANTES DICHA TARJETA DE OPERACIÓN PODRÁ TENER UNA VIGENCIA DE DOS AÑOS ESTO PORQUE EN DICHS MUNICIPIOS LA ROTACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR ES MENOR	No aceptada	Teniendo en cuenta que la tarjeta de operación se predica de sustentar la operación de un vehículo bajo la responsabilidad de una empresa habilitada, su vigencia esta establecida en un año, de tal forma que para su expedición la empresa de transporte pueda verificar que el vehículo tenga Revisión técnico - mecánica vigente y SOAT vigente, esto en procura de garantizar condiciones de seguridad de los equipos y de la seguridad vial.
44	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Artículo 2.2.1.3.9.5. Requisitos para obtener o renovar la tarjeta de Operación, en el numeral 6 donde dice En todo caso la autoridad competente, antes de expedir la tarjeta de operación deberá verificara través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, que el vehículo cuenta con seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT y revisión técnico-mecánica, vigentes. ♦ FALTA ESPECIFICAR LA NECESIDAD DE SEGUROS EXTRA Y CONTRA ACTUAL	No aceptada	La información que podrá verificar la autoridad competente a través del RUNT, se refiere al SOAT y a la Revisión técnico - mecánica que se registran en este sistema para cada vehículo. Las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, son seguros privados que deben tomar las empresas con la obligación de amparar a todos los vehículos vinculados a ellas, pero no es una información que se encuentre registrada en el RUNT.
45	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Sobre el Artículo 2.2.1.3.9.9. Tarjeta de Control. Parágrafo 1. La Tarjeta de Control tendrá una vigencia bimensual y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad. ♦ LA VIGENCIA DE LA TARJETA DE CONTROL DE DEBE DE SER MENSUAL POR VIGILANCIA DEL PAGO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y EL SEGUIMIENTO A LOS CONDUCTORES, ADEMÁS DEL REPORTE QUE DEBEN DE HACER LAS EMPRESAS A LAS AUTORIDADES	No aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1. en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad". De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha
46	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Artículo 2.2.1.3.9.10. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control. En el literal b ) Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignado al conductor y la identificación completa del mismo, garantizando que al momento del registro todos los requisitos del conductor se cumplan, al igual que los del vehículo que conducirá (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico - mecánica y la tarjeta de operación). ♦ DEBE DE FIGURAR LA EXIGENCIA DE SEGUROS EXTRA Y CONTRA	No aceptada	Se aclara la redacción del artículo 2.2.1.3.9.10. literal b, en el siguiente sentido: "Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignado al conductor y la identificación completa del mismo. Este registro constituye una garantía según la cual la empresa afirma que al momento del registro, todos los requisitos para la expedición de la tarjeta de control del conductor y los relacionados con la tarjeta de operación del vehículo que conducirá se
47	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Parágrafo 1. Del mismo artículo aparece Los programas de formación basada en competencias laborales para conductores de servicio público impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte. ♦ SIEMPRE Y CUANDO SE GARANTICE LOS PROGRAMAS EN CADA REGIÓN, DEPARTAMENTO Y CIUDAD CON CONTINUIDAD SÍ , PERO CON PROGRAMAS SERIOS DE CONTINUIDAD CON EL SENA, O CON ENTIDADES AUTORIZADAS, ADEMÁS DEBEN DE SER OBLIGATORIO DICHS PROGRAMAS TANTO PARA EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO QUE SEA CONDUCTOR COMO PARA EL CONDUCTOR QUE NO SEA PROPIETARIO	No aceptada	Los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de Educación para el trabajo y desarrollo humano.
48	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Artículo 2.2.1.3.9.11. Contenido de la Tarjeta de Control. En el literal d) aparece Grupo Sanguineo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado ♦ DEBE DE APARECER RELACIONADO LA ADMINISTRADORA DE PENSIONES	No aceptada	Dentro del proyecto de Decreto, artículo 2.2.1.3.9.11, estos son los datos que se consideraron necesarios para la tarjeta de control. De otro lado, lo relacionado con datos que corresponden a la administradora de pensiones del conductor, podrían ser datos personales sensibles.
49	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el artículo Artículo 2.2.1.3.9.13. Entrega de los documentos de transporte. 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 las obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación. ♦ SE DEBE DE DEJAR CLARO EN EL DECRETO QUE AL MENOS QUE EL COMPROMISO NO CUMPLIDO SEA LA SEGURIDAD SOCIAL O FALTAS GRAVES EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE SEGÚN LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO, YA QUE LA TARJETA DE CONTROL ASÍ LO EXIGE Y HACE PARTE DE LA VIGILANCIA Y CONTROL DE CADA EMPRESA.	No aceptada	En los artículos 2.2.1.3.9.5. y 2.2.1.3.9.10, del proyecto de Decreto se establecen claramente cuales son los requisitos que se debe cumplir para expedir estos documentos de transporte.



56	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>El numeral 1. Efectuar la intermediación colectando a los usuarios del servicio únicamente con conductores que cuenten con tarjeta de control vigente y vehículos que posean tarjeta de operación vigente, en los términos del presente decreto. ♦ SE SUPONE QUE LOS INTERMEDIARIOS SERIAN LOS RESPONSABLES DE LA CALIDAD DEL SERVICIO... SI SE DEFINE QUE UN INTERMEDIARIO ES UN AGENTE QUE VINCULA O COMUNICA A DOS O MÁS PARTES INTERESADAS EN HACER UNA TRANSACCIÓN O NEGOCIACIÓN. EL INTERMEDIARIO TIENE EL ROL DE CONECTAR A DOS O MÁS AGENTES QUE TIENE ALGO QUE INTERCAMBIAR O COMUNICAR ENTRE ELLOS. USUALMENTE COBRA UN CARGO O COMISIÓN POR SU LABOR. EL INTERMEDIARIO TIENE COMO OBJETIVO FACILITAR LAS TRANSACCIONES Y/O NEGOCIACIONES ENTRE LAS PARTES. GENERALMENTE, LOS AGENTES BUSCAN INTERMEDIARIOS PORQUE LES ES DIFÍCIL O COSTOS RELACIONARSE DIRECTAMENTE ENTRE SÍ. ¿PREGUNTA ENTONCES PARA EL MINISTERIO QUIEN RESPONDE ANTE UN SINIESTRO DE SOLO DAÑOS, MUERTE, ATRACO O VIOLACIÓN QUE SUCEDA EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO?, EL ENTE RECTOR DEBE DE DEFINIR CLARAMENTE LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES</p>	No aceptada	<p>Procedimiento de terminación de operadores de plataformas tecnológicas, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectara al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes), y el reporte de la información a la autoridad correspondiente.</p>
57	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Situación bien particular la del numeral 3. Que dice 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 nivel de servicio. ♦ ES CURIOSO PORQUE EL ÚNICO PUNTO DE PARTIDA LO DETERMINA LA LEY 769 Y SE DEBE DE TENER COMO BASE EL ELEMENTO DE CÁLCULO (TAXIMETRO)</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que la el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adición, modifiquen o sustituyan. No hay</p>
58	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>Numeral cuarto del mismo artículo habla 4. 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 ♦ SE DEBE DE ACLARAR PARA EL USUARIO QUE EN LO POSIBLE DARÁ GARANTÍA DEL POSIBLE VALOR FINAL MAS EN LO PRACTICO CUANDO HAY DIFICULTADES EN EL TRAYECTO ESTO</p>	No aceptada	<p>Una de las características de solicitar el servicio a través de plataforma tecnológica, es precisamente lo establecido en el artículo 2.2.1.3.1 del proyecto de Decreto, en donde se establecen una condiciones mínimas que garantizan en favor del usuario, que no le serán cambiadas las condiciones una vez iniciado el servicio. El módulo tarifario que se construya en el sistema prevé estas eventualidades</p>
59	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>El Parágrafo 1 de este artículo habla de Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, podrán ser de las empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas distintas a la mismas, siempre que cumplan con las condiciones mínimas establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte. ♦ DENTRO DE ESAS CONDICIONES MINIMAS DEBEN DE QUEDAR QUE SE GARANTICE EL NO MONOPOLIZAR DEL MERCADO POR PARTE DE PERSONAS JURÍDICAS O EMPRESAS, ESTO ES PROHIBIDO POR LA LEY Y NO SE PUEDE TENER POSICIÓN DOMINANTE EN EL MERCADO.</p>	No aceptada	<p>El concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesionen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso al mercado y proponen que por el contrario las normas que se expidan deben exigir que las empresas de transporte permitan a todos sus conductores el uso de todas las plataformas tecnológicas habilitadas. En consecuencia, el proyecto de Decreto acoge en este sentido el concepto de la SIC y evita precisamente la creación de monopolios, ya que los conductores y propietarios de vehículos pueden tener relación con todos los operadores de plataformas.</p>
60	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	<p>En la SECCIÓN 14 Condiciones Excepcionales Artículo 2.2.3.14.1. Condiciones excepcionales para la prestación del servicio. Las autoridades de transporte competentes podrán de manera excepcional autorizar en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en ambos niveles de servicio, el servicio compartido para suplir la demanda insatisfecha en zonas de primera o última milla de los Sistemas de Transporte en donde se requiera. ♦ UN NO ROTUNDO A ESTE ARTICULO .....SE CONVIERTE 4 SERVICIOS BÁSICO INDIVIDUAL EN UNO COLECTIVO PROHIBIDO EN ESTA MISMA NORMA Y EL SERVICIO COMPARTIDO ES DEGENERAR EL SERVICIO Y LO CONVIERTE EN COLECTIVO DIRECTO. ADEMÁS DE IR EN CONTRA DE LA POLÍTICA DE MASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y LAS INVERSIONES DEL MISMO GOBIERNO.</p>	Aceptada	<p>Se elimina del proyecto de Decreto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>

61	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Parágrafo1. Los servicios compartidos son aquellos en los que la autoridad de transporte del servicio público individual de pasajeros, previo concepto favorable del Ente Gestor de los Sistemas de Transporte, establece un recorrido preestablecido para el servicio, permitiendo que en un mismo recorrido recoger a distintos pasajeros que no tienen relación entre sí. En todo caso, para el concepto favorable del Ente Gestor, se deberán considerar las disposiciones establecidas en los contratos de concesión de los Sistemas de Transporte previamente suscritos. ♦ CON ESTE PARÁGRAFO SE CONVERTIRÁ DEFINITIVAMENTE EN COLECTIVO INCONTROLABLE SE DEBE DE ELIMINAR.	Aceptada	Se elimina del proyecto de Decreto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
62	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Parágrafo 2. La autoridad de Transporte del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberá realizar los estudios técnicos para determinar la demanda insatisfecha. ♦ AGREGAR CON EL VISTO BUENO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	No aceptada	El parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.8.2, del proyecto de Decreto ya determina la autorización por parte del Ministerio de Transporte, en los siguientes términos: "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".
63	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	Artículo 2.2.1.3.15.5. El vehículo que al momento de la entrada en vigencia de la presente sustitución estén destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, podrán continuar prestando el servicio en este nivel de servicio, hasta que cumplan el máximo de siete (7) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito. Cumplido este término, deberá cambiarse a nivel del servicio en el que el vehículo cumpla las condiciones establecidas en el artículo 2.2.1.3.15.5. En todo caso, el propietario del vehículo a región seguido dice De igual forma, la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana según corresponda, deberá actualizar las tarifas para el servicio de lujo en la el servicio de lujo en la periodicidad establecida en el artículo 2.2.1.3.10.1 del presente Decreto, siempre y cuando continúen operando vehículos en este nivel de servicio, conforme a las disposiciones vigentes establecidas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto ♦ EN TODO CASO LA TARIFA DEL SERVICIO DE LUJO DEBE DE SER TRES BESES MÁS QUE LA TARIFA MÍNIMA DEL BÁSICO Y COMO PUNTO DE PARTIDA PARA EL CÁLCULO DE LA MISMA, ESTO PARA HACER UNA	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.15.5. transitorio del nivel de lujo del proyecto de Decreto, tiene como finalidad garantizar que aquellos vehículos con anterioridad a la entrada en vigencia del proyecto de Decreto que estén operando en el servicio de lujo, tengan la opción de continuar prestando este servicio en las condiciones bajo las cuales se les fue autorizado, esto es máximo 7 años, contados a partir de su matrícula. Vencidos los 7 años el propietario del vehículo deberá revisar si cumple con las condiciones de los equipos para prestar el servicio en los niveles básico o ecológico o si su decisión es realizar el cambio de servicio.
64	11 de marzo de 2021	Federación Nacional de la Industria del Transporte	En el Artículo 2.2.1.3.4 en su numeral 5 se debe incluir que las planillas de viaje pueden ser físicas, electrónicas o digitales, ya que hoy en día se pueden solicitar al RUNT de forma digital o electrónica.	Aceptada	El contexto de este artículo, se enmarca en una situación de transitoriedad para el nivel de servicio de lujo y por lo tanto el texto que se mantienen conforme a la disposiciones vigentes, al momento de ser autorizados incluída la política tarifaria.
65	14 de marzo de 2021	<a href="#">Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS</a>	En el Artículo 2.2.1.3.4 en su numeral 5 se debe incluir que las planillas de viaje pueden ser físicas, electrónicas o digitales, ya que hoy en día se pueden solicitar al RUNT de forma digital o electrónica.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.4, indicando que la planilla ocasional es: " es el documento físico o digital (...)"
66	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.4 en su numeral 9 se debe incluir el Gas Licuado de petróleo o GLP que fue autorizado recientemente por el Gobierno Nacional.	No aceptada	En la actualidad los vehículos a gas licuado de petróleo - GLP que circulan por el territorio nacional se encuentran bajo el modo de prueba, de acuerdo con lo definido en las Resoluciones 40577 de 2016 y la Resolución 41197 de 2017. Lo anterior, con el objeto de conocer el desempeño en operación, mecánico y ambiental de esta tecnología.
67	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.3.1 Pólizas : Se debe incluir (adicionar) en las contractuales y extracontractuales : Daño emergente. Daños morales.	Aceptada	En relación a incluir el daño emergente (daños patrimoniales) y daños morales (daños extrapatrimoniales), se ajusta el artículo 2.2.1.3.3.1 en el siguiente sentido: "De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, que prestan el servicio público de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que amparen los <b>daños patrimoniales y extrapatrimoniales</b> contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora"
68	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.3.1 Pólizas De igual forma el monto asegurable no debe ser menor a 200 SMMLV , pues la realidad en las pretensiones de los demandantes y fallos de los jueces siempre están muy por encima de esta cifra y con esto se puede proteger mejor el patrimonio de los propietarios, conductores y de las empresas de taxis y desde luego el pago de la sentencias mediante la compañía de seguros.	No aceptada	Teniendo en cuenta al crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.
69	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.5.1. Nivel de servicio; en el numeral 2 Nivel Ecológico, no puede ser solo vehículos, híbridos defábrica, eléctricos de fábrica, o a gas natural dedicado, es importante incluir los transformados a gas natural "GNV" y los de gas licuado de petróleo "GLP", esta tecnología de conversión de gasolina a gas está reglamentada por el Gobierno Nacional y se ha implementado con éxito en todo el país. De igual manera la conversión de gasolina a eléctricos también se debe tener en cuenta.  No puede ser solo dos niveles de servicio "Básico y Ecológico, pues se quedan por fuera otros niveles como el que opera en Bogotá denominado "TAXIS CON FACTOR DE CALIDAD" o los mismos taxis de lujo que fueron reglamentados hace unos años, que son vehículos más grandes, más confortables, sus conductores son uniformados y capacitados y certificados en competencias laborales, son taxis de hasta 7 años y otras características que no dependen obligatoriamente del tipo de motorización como si lo reglamenta el taxi Ecológico. En tal sentido proponemos adicionar un Parágrafo a este Artículo dándole facultades a los entes territoriales para que puedan crear otros niveles de servicios. El Parágrafo 3 se debe justificar para que no sea solo los dos niveles de servicio	No aceptada	El aumento de la capacidad la capacidad transportadora se crea con el fin de mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sin que este genere un aumento de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero en el país. Es por esta razón que para el aumento de capacidad se da a los inventarios de emisiones de las ciudades y del país. Es por esta razón que para el aumento de capacidad se da a los vehículos eléctricos, ya que estos no generan ningún tipo de emisión durante su operación.  Por otro lado, es de resaltar que los vehículos convertidos a gas natural no han sido diseñados por el fabricante para operar exclusivamente con este energético; estos han sufrido una transformación en su motor el cual tiene originalmente diseños y materiales para operar con gasolina, por lo que realizan un proceso de combustión que no es el más eficiente. Aunado a lo anterior, se ha evidenciado que estos vehículos pueden llegar a generar mayores emisiones de CO (Monóxido de Carbono) y PM (Material Particulado) comparado con un vehículo a gasolina. Por otro lado, los vehículos dedicados a Gas Natural pueden llegar a disminuir las emisiones de PM en 90%, NOx (Óxidos de Nitrógeno) en 20% y CO en un 25 %. Con el proyecto de Decreto se establece que solo realicen los niveles de servicio básico y ecológico. El

70	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.6.4. Planilla de viaje ocasional. En este Artículo se debe ajustar para que no sea solo en los vehículos Básicos y Ecológicos el uso de las planillas de viaje ocasional sino para todos los niveles de servicio.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.6.4, y el parágrafo del artículo incluyendo el nivel de servicio de lujo, en su periodo de transición.
71	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.7.1 Equipos. Se debe ajustar el párrafo segundo del Parágrafo 2 en concordancia al (propuesto) numeral 2 Nivel Ecológico, no puede ser solo vehículos, híbridos de fábrica, eléctricos de fábrica, o a gas natural, dedicado, es importante incluir los transformados a gas natural "GNV" y los de gas licuado de petróleo "GLP".	No aceptada	En la actualidad los vehículos a gas licuado de petróleo -GLP que circulan por el territorio nacional se encuentran bajo el modo de prueba, de acuerdo con lo definido en las Resoluciones 40577 de 2016 y la Resolución 41197 de 2017. Lo anterior, con el objeto de conocer el desempeño en operación, mecánico y ambiental de esta tecnología.  Las conversiones a gas se encuentran reglamentadas, sin embargo, el nivel ecológico busca mejorar las condiciones ambientales de las ciudades, además del beneficio económico a los propietarios. Los vehículos convertidos no son diseñados por el fabricante para operar exclusivamente con ese energético (gas natural), estos han sufrido una transformación en su motor el cual tiene originalmente diseños y materiales para operar con gasolina, por lo que realizan un proceso de combustión que no es el más eficiente. Aunado a lo anterior, se ha evidenciado que estos vehículos pueden llegar a generar mayores emisiones de CO (Monóxido de Carbono) y PM (Material Particulado) comparado con un vehículo a gasolina. Por otro lado, los vehículos dedicados a Gas Natural pueden llegar a disminuir las emisiones de PM en 90%, NOx (Óxidos de Nitrógeno) en 20% y CO en un 25%.
72	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	Para los Artículos 2.2.1.3.9.1 y 2.2.1.3.9.2, en los temas de tarjeta de operación se debe ajustar para que sean en los diferentes niveles de servicio y no para los dos niveles de servicio.	Aceptada	Se ajusta la redacción de los artículos: <b>2.2.1.3.9.1</b> "La tarjeta de operación es el documento único físico o digital que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, en ambos niveles de servicio y el nivel de lujo en su periodo de transición, dentro del radio de acción autorizado." <b>2.2.1.3.9.2</b> "La autoridad de transporte competente expedirá en su jurisdicción la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en ambos niveles de servicio y el nivel de lujo en su periodo de transición."
73	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.9.7. Obligación de portar la Tarjeta de Operación. Se debe indicar también que se puede mostrar en formato electrónico o digital.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.7, en sentido de indicar que se deberá "portar el original de la tarjeta de operación en físico o digital"
74	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para establecimiento de la tarifa. Se debe ajustar para que no sea únicamente en los dos niveles de servicios sino para todos los niveles que puedan existir.	No aceptada	Esta disposición es para el servicio de lujo que permanezca durante la transición definida en el artículo 2.2.1.3.15.5 del proyecto de Decreto
75	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.10.2. Liquidación del valor a cobrar al usuario. En concordancia a otras normas se debe dejar claramente estipulado que se debe expedir factura electrónica en los servicios solicitados por plataformas tecnológicas o abordado en calle. En el Parágrafo 2 no puede ser un comprobante físico o electrónico sino factura electrónica	No aceptada	Se aclaro la redacción del artículo 2.2.1.3.13.1, en los siguientes terminos "Entregar al usuario comprobante electrónico de la liquidación del valor pagado por el usuario, 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"
76	14 de marzo de 2021	Jose Eduardo Hernandez CORPOTAXIS	En el Artículo 2.2.1.3.15.2. Mantenimiento de la Habilitación. Este Artículo también deberá ajustarse para que no sea solo en los niveles básico y Ecológico sino para todos los niveles de servicio.	No aceptada	Con el proyecto de Decreto se establece que solo regirán los niveles de servicio básico y ecológico. El artículo 2.2.1.3.15.5 consagra un régimen de transición que permite continuar operando a aquellos vehículos que al momento de entrada en vigencia del Decreto, estén
77	15 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.1.1. que habla sobre las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual: - Parte del ilegal comportamiento ejercido por una sola compañía aseguradora, quien tiene la facultad de expedir esta clase de documentos, y que no solo se abroga la posibilidad de expedir las pólizas, sino también, la de fijar los gigantescos valores de las primas, amén y por si fuera poco, la de obligar a las sociedades afiliadoras de taxis, a participar en la intermediación del mercado asegurador, obligándonos a los propietarios y conductores de los vehículos, que cada sociedad afiliadora nos imponga la obligación unilateral e indiscutible, de adquirir las pólizas única y exclusivamente de manos de la afiliadora - Solicitamos no solo la intervención del Ministerio para dar por terminado el monopolio en la expedición de las pólizas, la prohibición de los inútiles intermediarios, del mismo modo, la intervención de la Superintendencia de Industria y Comercio en la fijación de los criterios a tener en cuenta en los valores que determinan el valor de las primas. - Las tarifas y precios establecidos para las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, para la modalidad de transporte individual de pasajeros tipo taxi, no cuentan con un sustento técnico ni mucho menos estadístico que permitan fijar unas tarifas de manera adecuada y equitativa. Solicitamos comedidamente que se estudie la posibilidad de	No aceptada	1.2.3. 6. Se dará traslado a la Superintendencia Financiera por ser la entidad competente. 4. 5. En relación a la propuesta de que el propietario sea el tomador de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, no es posible acceder a su solicitud, toda vez, que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal (artículo 994 del Código de Comercio) "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996, artículo 8, que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador".

78	16 de marzo de 2021	Carlos Alfonso Cabal Arzayus	Teniendo en cuenta que el actor responsable de cara a las entidades estatales es la empresa, nos surge el interrogante de porqué en el artículo 2,2,1,3,4 se hace el uso del término intermediador y del mismo modo, consideramos pertinente dar claridad sobre el alcance de la responsabilidad de la plataforma que obra como intermediario.	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con el vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en
79	17 de marzo de 2021	Carlos Alfonso Cabal Arzayus	sobre el artículo 2,2,1,3,2,4, nos permitimos precisar que consideramos de alta importancia aclarar que como requisito para la habilitación solo podrá realizarse con el propietario del vehículo y no con el locatario como se manifiesta en el artículo en mención, del mismo modo, en este artículo, sobre el párrafo 1 del mismo artículo se considera de gran importancia estipular y precisar que deben cumplir con los demás requisitos establecidos incluyebdo lo requerido en cuanto al plan estratégico de seguridad vial	No aceptada	El vehículo puede ser adquirido mediante contrato de compraventa o mediante leasing financiero con opción de compra. De otro lado, la exigencia de contar con un plan estratégico de seguridad vial no hace parte de esta reglamentación y ya existe disposición legal que lo contempla dicha obligación, los planes de seguridad vial se predicen de la operación en el servicio.
80	16 de marzo de 2021	Carlos Alfonso Cabal Arzayus	Sobre el artículo 2,2,1,3,1, realizamos los siguientes comentarios sobre la problemática causada por la metodología de venta, establecimiento de precios y monopolio en cuanto a los proveedores de pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, las cuales deben ser compradas anualmente por los propietarios de vehículos Taxi. Actualmente la metodología de compra de pólizas, consiste en la existencia de una compañía aseguradora, quien tiene el rol de asegurador, que provee las pólizas de seguro al tomador que en este caso son las empresas de transporte habilitadas, celebrando con ellas un contrato para la toma de dichas pólizas, las cuales van dirigidas al asegurado, que en este caso son los propietarios de los vehículos taxis quienes figuramos como el titular del interés asegurable, por último existe el beneficiario de la póliza, quien perciba la indemnización a la cual haya lugar. Así las cosas los propietarios se ven obligados a adquirir las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual en la empresa a la cual pertenece su vehículo, lo cual crea la obligatoriedad a los propietarios sobre su elección de compra de las pólizas de seguros, por lo que se ven sometidos a pagar altos precios, que se incrementan año tras año. Consideramos oportuno que exista una póliza global que involucraría a las empresas, pero que el tomador sean los propietarios de cada vehículo, con la finalidad de tener una dinámica de precios más justa y que permita contar con	No aceptada	- Se dará traslado a la Superintendencia Financiera por ser la entidad competente, en cuanto a su petición relacionada con la metodología de compra de las pólizas y los productos que existen en el mercado. - En relación a la propuesta de que el propietario sea el tomador de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, no es posible acceder a su solicitud, toda vez, que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal (artículo 994 del Código de Comercio) "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996, artículo 9, que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador".
81	16 de marzo de 2021	Carlos Alfonso Cabal Arzayus	Sobre el artículo 2,2,1,3,7,6, es necesario desarrollar estrategias y normativas que permitan y promuevan el cumplimiento de los tiempos de respuesta en lo que tiene que ver con la entrega de paz y salvos de las empresas y la expedición de las resoluciones por parte de las entidades de control y vigilancia o quien haga sus veces a nivel distrito o municipal	No aceptada	En primer lugar es necesario aclarar que no se exige paz y salvo para la devinculación administrativa. En segundo lugar los tiempos para decidir sobre la devinculación ya están dados en el presente proyecto de Decreto, por lo que el cumplimiento de los mismos, se salen de la órbita del proceso regulatorio y corresponden a las autoridades de control.
82	17 de marzo de 2021	William Salazar Marín- APROTAXCALI	metodologías ágiles que promuevan la eficiencia en cuanto a la solicitud y expedición de paz y salvos por parte de las empresas, del mismo modo, promover el cumplimiento en cuanto a los tiempos establecidos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, ya que los tiempos de respuesta y emisión de resoluciones por parte de los organismos distritales o municipales, genera retardo en los procedimientos de tiempo	No aceptada	En primer lugar es necesario aclarar que no se exige paz y salvo para la devinculación administrativa. En segundo lugar los tiempos para decidir sobre la devinculación ya están dados en el presente proyecto de Decreto, por lo que el cumplimiento de los mismos, se salen de la órbita del proceso regulatorio y corresponden a las autoridades de control.
83	17 de marzo de 2021	William Salazar Marín- APROTAXCALI	Me permito realizar precisiones sobre los límites causados por la metodología de venta, dinámica de precios y monopolio en tema de proveedores con respecto a las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, que deben ser compradas anualmente por los propietarios de los vehículos taxi, a quienes representa en mi asociación APROTAXCALI, como requisitos para la prestación del servicio de transporte individual bajo la modalidad Taxi. El sistema actual, por el cual se rige la expedición y compra de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, consiste en la existencia de una compañía aseguradora, quien tiene el rol del asegurador, que provee las pólizas de seguro al tomador que en este caso son las empresas de transporte habilitadas, celebrando con ellas un contrato para la toma de dichas pólizas, las cuales van dirigidas al asegurado, que en este caso somos los propietarios de los vehículos taxis quienes figuramos como el titular del interés asegurable, por último existe el beneficiario de la póliza, quien será quien perciba la indemnización a la cual haya lugar. Debido a lo anterior, los propietarios nos vemos obligados a adquirir las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, en la empresa a la cual pertenece su vehículo, lo cual crea limitantes y nos genera obligatoriedad a los propietarios sobre su elección de compra de las pólizas de	No aceptada	Se dará traslado a la Superintendencia Financiera por ser la entidad competente, en cuanto a su petición relacionada con la metodología de compra de las pólizas y los productos que existen en el mercado. - En relación con la propuesta de que el propietario sea el tomador de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, no es posible acceder a su solicitud, toda vez, que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal (artículo 994 del Código de Comercio) "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996, artículo 9, que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de "transportador".
84	17 de marzo de 2021	William Salazar Marín- APROTAXCALI	Proponemos que se desarrollen ajustes en el modelo de negocio, para que se involucren nuevos y múltiples proveedores, con puntos de venta ubicados en lugares estratégicos, como super mercados y tiendas de alta superficie, permitiendo que cada propietario pueda adquirir sus pólizas libremente, a precios coherentes y con el respectivo seguimiento de las entidades Nacionales o Distritales que tienen la idoneidad del caso.	No aceptada	Se dará traslado a la Superintendencia Financiera por ser la entidad competente, en cuanto a su petición relacionada con la metodología de compra de las pólizas y los productos que existen en el mercado.

85	17 de marzo de 2021	<a href="#">Paola Castro Mazorra</a>	<p>revisión del Proyecto de Decreto propuesto en el año 2020, se evidencia que en el artículo 2.2.1.3.4. en el cual se contemplan las definiciones para la interpretación y aplicación del Capítulo, para la versión del Proyecto de 2021, fue eliminada la definición de plataforma tecnológica. Es por esto que propongo como ciudadana incluir en el texto la definición de plataforma tecnológica, dado que son dos conceptos que el bien van de la mano, tienen diferencias sustanciales. Teniendo esto en cuenta, la adición propuesta, se corresponde con la definición brindada en el Proyecto de Decreto del año 2020, el cual dispone que las plataformas tecnológicas son:</p> <p>"Conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema que permite que el conductor de un vehículo taxi dentro de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros se ponga en contacto con el pasajero para efectos de la prestación de dicho servicio, 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</p>	No aceptada	<p>Se modifica el artículo 2.2.1.3.4, incluyendo la definición en los siguientes términos: <b>Plataforma tecnológica de intermediación:</b> Son aplicaciones o interfaces informáticas, páginas de internet o cualquier otro medio de comunicación análogo, electrónico o digital o través de los cuales se genere el servicio de intermediación para conectar al usuario con los vehículos y conductores autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, facilitando el acceso al servicio público".</p>
86	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.3.1. Sección 3, Seguros: Sobre este particular, considero que, teniendo en cuenta la cobertura brindada por el SOAT, la de la ARL y la de seguro de accidentes personales, las pólizas contempladas en este artículo, se sugiere que estas deben ser complementarias a las mencionadas previamente. De lo contrario, esto representaría una carga innecesaria para los operadores.</p>	No aceptada	<p>Soat no es un seguro de responsabilidad, no cubre daños extrapatrimoniales, ARL sólo cubre al trabajador (conductor) no cubre a terceros y el pasajero no es afiliado. La póliza de daños personales a diferencia de la de Rc no tiene carácter indemnizatorio</p>
87	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales: respecto de la obligación planteada por este artículo sobre la adquisición de una póliza de accidentes personales, la cual ampare a los conductores de los vehículos taxis, hasta el momento no se ha presentado por parte del Ministerio de Trabajo el análisis correspondiente para justificar la permanencia del artículo en el Proyecto Decreto, como estaba normativamente contemplado cuando fue publicada la versión original del decreto en mención</p>	No aceptada	<p>El Gobierno nacional, tiene la facultad reglamentaria, para establecer las condiciones para la prestación del servicio público de transporte, en este sentido, considera incluir esta disposición con el fin de garantizar y mejorar las condiciones de los conductores, coadyudando a la garantía de la prestación del servicio.</p>
88	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4. Planilla de viaje ocasional: Actualmente los recorridos fuera del área metropolitana o municipal establecida, suponen barreras que desincentivan a los conductores de taxis en el país, ya que para salir de la ciudad, los vehículos de transporte público deben llenar y pagar una planilla, aumentando gastos de operación para los conductores. De esta manera, considero que las plataformas tecnológicas permiten superar estos costos y trámites relacionados con las planillas de viaje, toda vez que, si el servicio es solicitado a través de aplicaciones de movilidad, las herramientas tecnológicas permiten tener un control de los viajes realizados, por lo cual resultaría innecesaria la figura física de la planilla mencionada en el artículo 2.2.1.3.6.4.</p>	No aceptada	<p>El servicio de transporte se puede tomar a través de la plataforma tecnológica o en la vía, este último escenario hace necesario que se expida un planilla de viaje ocasional, para poder tener control de la operación</p>
89	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.9.8.2, Expedición de la Tarjeta de Operación y Artículo 2.2.1.3.8.9.6, Obligación de gestionar la Tarjeta de Operación: La digitalización de los trámites constituye una manera más eficiente para adelantar los trámites relacionados con la expedición de la Tarjeta de Operación y la gestión de la misma, señalada en los artículos mencionados. Así, las plataformas tecnológicas brindan un apoyo importante para aumentar la eficiencia en el proceso de gestión, solicitud y expedición de la Tarjeta de Operación para conductores. Al implementar procesos de digitalización de trámites para estas obligaciones, minimizando costosos pasos burocráticos, la trazabilidad de datos que permiten las plataformas, suponen un apoyo significativo para las autoridades en las actividades de revisión y verificación del cumplimiento de obligaciones de los conductores.</p>	No aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.1, en el sentido de indicar que "la tarjeta de operación es el documento único físico o digital (...)"</p>
90	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Sobre el artículo 2.2.1.3.9.9, sobre la Tarjeta de Control, considero que la misma debe ser digital, mejorando la percepción de los usuarios y haciendo más eficientes los trámites sobre este particular, lo cual reduciría los costos de operación para el conductor. Adicionalmente, la trazabilidad que permiten los mecanismos digitales, contribuiría a una mayor seguridad tanto para usuarios como para conductores. De esta manera, la experiencia que se tiene desde las plataformas tecnológicas en materia de registro y control de conductores, las convierte en un aliado en este proceso</p>	No aceptada	<p>El párrafo 2 del artículo 2.2.1.3.9.10, establece que " Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en la vía.</p>

91	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa: Sobre el cálculo de las tarifas reguladas para el nivel básico, resulta ineficiente establecer cobros por congestión como factor fijo de la tarifa, entendiendo que actualmente ya existen mecanismos tecnológicos, los cuales permiten determinar el cálculo de "tarifa dinámica". Para este cálculo, se tienen en cuenta factores como el tiempo y distancia proyectados por viaje. En ese sentido, se eliminaría la subjetividad en el cobro, representando una respuesta de mercado en tiempo real.</p> <p>De esta manera, considero que para el nivel básico no se presentan incentivos de mercado, los cuales puedan responder a las dinámicas de movilidad de las ciudades. Así, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, debe considerarse que el nivel básico también pueda contar con tarifa dinámica, siempre y cuando el viaje sea realizado a través de una plataforma tecnológica con la capacidad de aplicar el cálculo tarifario correspondiente, tal como lo estipula el Parágrafo 9º. Cabe resaltar al respecto exitosas experiencias internacionales frente a este tipo de medidas, como es el caso de Brasil.</p> <p>Finalmente, considero que debería contemplarse la posibilidad de que la tarifa calculada, incluya un monto por cancelación, cuando el servicio sea solicitado a través de plataformas tecnológicas</p>	No aceptada	<p>Lo primero es aclarar que en el texto propuesto para el estudio de costos de tarifa para el nivel básico, cuando establece como adicional a la "tarifa base regulada", los cobros fijos, y se refiere a criterios tales como ejemplo: "área o sector de la jurisdicción con características especiales o zonas predeterminadas por alta o baja congestión", no se refiere a cobros calculados en relación con la congestión vista en términos de distancia y tiempo de recorrido, si no a áreas o jurisdicciones que como característica especial presentan alta congestión, puede ser en determinados periodos u horas del día, caso en el cual la autoridad podría establecer un cobro fijo adicional a la "tarifa regulada". Es importante resaltar que la liquidación del valor a cobrar al usuario se encuentra proyectada, dando como opciones el uso de dispositivo electrónico, la lista de tarifas publicada o el cálculo a través de la plataforma. Las dos primeras opciones no tendrían mecanismos tecnológicos para el cálculo de una tarifa dinámica. Para el nivel de servicio ecológico tampoco establece cobros dinámicos si el medio para liquidar el valor a cobrar al usuario es taxímetro o listado de tarifas, lo que establece son valores adicionales asociados a calidad y operación que deberán ser determinados en los estudios.</p> <p>Ahora bien, el proyecto no se refiere a tarifas dinámicas, lo que si hace es referirse a cobros dinámicos en el parágrafo del mismo artículo, estableciendo que: para los dos niveles de servicio cuando el usuario acceda al</p>
92	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.1.1. Condiciones mínimas de las plataformas: El presente decreto no contempla ni establece los parámetros que las plataformas deben cumplir para su habilitación y posterior operación, no obstante, si hacen mención de tal habilitación. En adición, las referencias que se hacen al respecto sobre las condiciones mínimas de habilitación, resultan ambiguas.</p>	Aceptada	<p>Se aclara la sección 13 del proyecto de Decreto, indicando que quien recibirá registro ante el Ministerio de Transporte será el operador de plataforma tecnológica, que cumpla las condiciones mínimas estipuladas en esta sección.</p>
93	17 de marzo de 2021	Paola Castro Mazorra	<p>Artículo 2.2.1.3.15.6. Transitorio para plataformas tecnológicas habilitadas: Sobre este artículo, no existe claridad sobre si las plataformas tecnológicas definidas, deben o no habilitarse según lo que se describe en el decreto y en los requisitos. A pesar de establecerse una serie de condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte, no se determina si ello implica que se realizará una habilitación, registro u otro tipo de medida. No obstante, en el artículo 2.2.1.3.15.6., se hace referencia a la habilitación. De esta manera, se propongo que el artículo sea redactado de la siguiente manera:</p> <p>"Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte, podrán continuar operando transitoriamente y tendrán máximo 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 para obtener la habilitación para prestar su servicio de conexión dentro 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; so pena de declararse la pérdida de la fuerza ejecutaria del acto administrativo que le otorgó la habilitación."</p>	Aceptada	<p>Se aclaró la redacción del artículo 2.2.1.3.15.6. 2., en el siguiente sentido: "Artículo 2.2.1.3.15.6. Transitorio para plataformas tecnológicas habilitadas. Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto, podrán continuar operando transitoriamente y tendrán máximo un término de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, para demostrar el cumplimiento de las condiciones y obtener el registro como operador de plataforma correspondiente, so pena de declararse la pérdida de la fuerza ejecutaria del acto administrativo que le otorgó la autorización para 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"</p>
94	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.1. Consideramos pertinente que el artículo incluya a las personas naturales y jurídicas. Adicional a lo anterior, no se habla de la prestación del servicio.</p> <p><b>Propuesta redacción:</b> Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, establecer los requisitos que deben cumplir las empresas, personas naturales y jurídicas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad, las cuales deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y accesible, bajo los principios rectores del transporte, tales como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.</p>	No aceptada	<p>Sobre el particular se debe aclarar que se incluye a la empresa de persona natural, no a la persona natural y esta disposición se encuentra contenida en el artículo 2.2.1.3.3. del proyecto de Decreto que se refiere a Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi.</p>
95	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.3. El artículo menciona el Contrato Individual, figura que no se encuentra regulada. Consideramos que debería hablar de contrato de transporte, tal y como se establece en el código de comercio.</p> <p><b>Propuesta redacción.</b> Artículo 2.2.1.3.3. 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, bajo un contrato transporte, donde se obliga con un usuario a cambio de un precio, a conducir desde el lugar donde se solicita el servicio o se realiza la detención del vehículo de servicio público, hasta el lugar o sitio de destino indicado por el usuario, sin sujeción a rutas ni horarios y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.3, en los siguientes términos "(...) bajo un contrato de transporte en forma individual vehículo (...)"</p>

96	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.4. <b>se proponen las siguientes definiciones:</b></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 aprobado por el Ministerio Transporte.</p> <p>2. Empresa de Persona Natural: Se entiende como empresa, de persona natural, a la persona natural constituida legalmente bajo la normatividad colombiana como unidad de explotación económica permanente.</p> <p>3. Municipios contiguos: Son aquellos municipios que gozan de límites comunes</p> <p>4. Operador de Plataforma Tecnológica: Aquella empresa de transporte, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo a través de la empresa responsable que presta el servicio.</p> <p>5. Planilla única de viaje ocasional: Es el documento físico o virtual que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi para la realización de manera excepcional de viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado.</p> <p>6. Vehículo no usado: Es el vehículo automotor homologado</p>	No aceptada	<p>1. Frente a la capacidad transportadora, no hay ninguna propuesta de redacción distinta al texto del proyecto de Decreto.</p> <p>2. Frente a empresa de Persona natural, no hay ninguna propuesta de redacción distinta al texto del proyecto de Decreto</p> <p>3. Frente a Municipio contiguos, no hay ninguna propuesta de redacción distinta al texto del proyecto de Decreto</p> <p>4. Frente a la propuesta de incluir al operador de plataforma como empresa de transporte, nos permitimos informarle que es necesario garantizar la libertad de empresa, por lo cual no es posible limitarlo únicamente a este tipo de empresas. No obstante, la definición de plataforma claramente dispone que esta conecta al usuario con vehículos y conductores autorizados.</p> <p>5. Acogida, se ajustó el numeral 5 del artículo 2.2.1.3.4</p> <p>6. Frente a vehículo no usado, no hay ninguna propuesta de redacción distinta al texto del proyecto de Decreto.</p> <p>frente a los numerales 7 al 12, no hay propuesta de redacción distinta al texto del proyecto.</p> <p>13. Frente al paz y salvo, no es materia de esta reglamentación. Intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligatorio de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por</p>
97	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.1.1. En cuanto a las autoridades del área Metropolitana consideramos que se debe dar claridad si ésta le quita jurisdicción a los municipios que conforman el área. Con base en lo anterior consideramos de la mayor importancia aclarar en el texto del artículo respecto a la jurisdicción de los municipios frente a la jurisdicción del área metropolitana</p>	Aceptada	<p>Se incluye un parágrafo al artículo 2.2.1.3.1.1.: Parágrafo. Una vez constituida el área metropolitana, los alcaldes municipales o distritales que la integran no gozaran de las calidades de autoridad de transporte en su jurisdicción para el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.</p>
98	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.2.2. Consideramos que la sanción para las empresas nuevas que han trasgredido la norma es muy baja, si tenemos presente que es bastante riguroso el sistema, razón por la cual se sugiere que la sanción sea reconsiderada, si se tiene en cuenta además que la empresa solicitante ha prestado el servicio de transporte público sin la habilitación y sin la previa observancia del debido proceso.</p> <p><b>Propuesta redacción. Artículo 2.2.1.3.2.2. Empresas nuevas.</b></p> <p>Entiéndase por empresa nueva aquella que pretende obtener por primera vez habilitación en esta modalidad. La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, debe reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contempladas en esta sección. La empresa solicitante solo podrá prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, cuando la autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación en esta modalidad. En caso de que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio</p>	No aceptada	<p>No se considera viable no permitir la habilitación en un periodo de 24 de meses, toda vez, que lo que persigue la norma es que aquellos que están en la informalidad se habiliten, por lo tanto se mantiene dicha disposición bajo la reglamentación vigente.</p>
99	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.2.3. Presentamos las siguientes observaciones sobre este artículo: Numeral 2. El objeto que desarrolla la persona jurídica debe ser relacionado con el transporte y no a otras actividades.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.2.3. del proyecto de Decreto, en: numeral 2, indicando "Contar con Certificado de Existencia y Representación Legal en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte. Esta información será verificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), acudiendo a la consulta en línea de los certificados que requiera, siguiendo para ello lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019 de 2012 o la norma que la adicione, modifique o sustituya".</p>

100	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Numeral 3. Elimina la exigencia de presentar como requisito de habilitación la estructura organizacional. - Consideramos que se debe conservar la presentación de dicho requisito que permite evaluar la capacidad con la cual se habilitará el prestador del servicio. No debe eliminarse la exigencia de un número mínimo de vehículos para efectos de la constitución de empresas de transporte, en los términos contemplados en el Decreto 1079 de 2015. De nada vale constituir una empresa de transporte sin posibilidades reales de operación de la misma</p>	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.2.3 del proyecto de Decreto, incluyendo el numeral 3 "Descripción de la estructura organizacional de la empresa"</p>
101	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Este comentario se realiza para que la redacción de la norma quede acorde al artículo de los requisitos para habilitación de persona natural, donde si se exige un número mínimo de vehículos e igualmente como se menciona en el Artículo 2.2.1.3.2.6. Plazo para decidir donde se estipula "La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio, identificación de los vehículos de los cuales es propietario o locatario cuando corresponda, radio de acción y modalidad de servicio." Propuesta artículo: Artículo 2.2.1.3.2.8. De las Áreas Metropolitanas. Constituida legalmente un área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitana. En consecuencia, las autoridades municipales o distritales no podrán habilitar empresas en esta modalidad con jurisdicción municipal o distrital y que no cumplan con los requisitos establecidos en el Artículo 2.2.1.3.1.3, para el Nivel 1.</p>	<p>La capacidad transportadora esta relacionada con la jurisdicción, no con la empresa, y los vehículos pueden vincularse a al empresa legalmente habilitada que elija o prefiera. De otro lado, la propiedad de los vehículos se predica como parte de la capacidad financiera de una empresa y es por eso que para la persona jurídica se exige como requisito de habilitación la demostración de la existencia de un capital pagado o patrimonio líquido mínimo, no necesariamente relacionado con los vehículos.</p>
102	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.3.1. Sugerimos mejorar los montos mínimos coberturas exigidos para la Responsabilidad Civil Contractual y la Responsabilidad Civil Extracontractual dado las condenas en indemnización que están fallando los jueces de la república. En cuanto al parágrafo sugerimos modificar el contrato de vinculación por contrato de prestación de servicios de vinculación.</p> <p><b>Propuesta artículo</b> Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, que prestan el servicio público de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así: 1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:</p>	<p>Teniendo en cuenta al crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.</p>
103	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.3.2. En la actualidad la suma asegurada es de 30 SMMLV. Desconocemos la justificación por la cual el Ministerio, sugiere un incremento del 70% en la suma asegurada. Consideramos que este incremento es desproporcionado, más aún, teniendo en cuenta la precaria situación por la que atraviesa el Sector como consecuencia de las medidas adoptadas por la pandemia y que es una cobertura que poco se afecta</p> <p><b>artículo propuesto. Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales.</b> Las empresas y las personas naturales habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis, autorizados por la empresa, con</p>	<p>Se modifica el artículo 2.2.1.3.2, en el sentido de mantener el porcentaje del 30 SMMLV, Teniendo en cuenta al crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.</p>
104	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.3.3. El artículo no establece que sucede cuando las pólizas son revocadas por falta de pago o cancelación y ya se han expedido las tarjetas de operación. Sugerimos complementar la redacción.</p>	<p>La responsabilidad de tomar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, es propia de la empresa, por lo tanto mantener al día el pago de las primas, es su obligación y no debe trasladarse a los propietarios de los vehículos. Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y los propietarios de los vehículos se manejan a través de las reglas pactadas en el contrato de vinculación.</p>
105	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.3.5. Sugerimos incluir en el párrafo dos del presente artículo además de la empresa de transporte a la persona natural habilitada en esta modalidad.</p> <p><b>artículo propuesto. Artículo 2.2.1.3.3.5. Obligación de los seguros.</b> Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas, personas naturales o jurídicas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.</p>	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.3.5, en el siguiente sentido: "Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas habilitadas naturales o jurídicas, serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados"</p>

106	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.4.1. Consideramos de la mayor importancia incluir la obligación de vigilar y constatar que además de encontrarse afiliado el conductor debe estar activo en el Sistema de Seguridad Social Integral.</p>	No aceptada	<p>La disposición del artículo 2.2.1.3.4.1 se encuentra en consonancia con el artículo 34 de la ley 336 de 1996, el cual establece que: "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, <b>así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.</b> La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes."</p> <p>Por lo anterior, esta cartera ministerial no es competente para determinar el estado de la afiliación a la seguridad social. No obstante, en el Decreto Único 1072 de 2015 del sector trabajo en su artículo 2.2.1.6.1.2 establece la obligatoriedad de estar activos.</p>
107	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.6.1 En cuanto al párrafo 2 el usuario podrá acceder al servicio con intermediación de plataformas tecnológicas de la empresa del cual reza el artículo 2.2.1.3.3</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo.2.2.1.3.6.1 Del acceso al Servicio y la forma de pago por parte del usuario.... Párrafo 2. Así mismo, el usuario podrá acceder al servicio a través de plataformas tecnológicas, caso en el cual deberá registrarse previamente a través de un operador de plataforma tecnológica y deberá realizar la solicitud del servicio cada vez que lo requiera por este medio. La liquidación del valor a cobrar al usuario siempre se efectuará a través de la Plataforma tecnológica, permitiendo el pago en efectivo y por medios electrónicos u otros medios de pago. En todo caso este valor deberá darse a conocer al usuario previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación del servicio de transporte.</p>	No aceptada	<p>No se entiende muy bien la observación. No obstante se aclarará a la observadora que precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de</p>
108	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.6.2. Tomando como base el hecho que para el caso de Bogotá esta opción no es viable ni se encuentra reglamentada por temas de congestión y contaminación. Consideramos que debe quedar clara la dependencia a la normativa local que aplique para cada región o distrito.</p>	No aceptada	<p>No se entiende la observación, en cuanto a la opción que no es viable para Bogotá ni se encuentra reglamentada por temas de congestión y contaminación.</p>
109	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.6.4. párrafo 1 Creemos que esta disposición no es pertinente. Con la planilla de viaje electrónica se han controlado todos los viajes a realizar por parte de los conductores y usuarios. Abrir nuevamente esta brecha, genera desorden y permite perder el control que ya se tiene con la virtualidad de las planillas. La planilla debe exigirse las 24h. Sugerimos eliminar el Párrafo 1</p>	No aceptada	<p>La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal.</p>
110	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.7.3. Consideramos que se debe cambiar la denominación de contrato de vinculación por el de contrato de prestación de servicios de vinculación, pues realmente lo que las empresas de transporte hacen es prestar el servicio para que un propietario pueda vincular su vehículo a una empresa y hacer uso de la habilitación obtenida por aquella. Además, estimamos que si en el contrato se establece los ítems que conforman los cobros y pagos, el incumplimiento a esos pagos por parte de los propietarios de los vehículos sea causal suficiente para no autorizar la desvinculación administrativa a solicitud del propietario.</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.7.3. Contrato de prestación artículo 2.2.1.3.7.4. Es importante que el Gobierno Nacional, reevalúe la posibilidad que vencido el término del contrato de vinculación del vehículo que sufre pérdida, hurto o destrucción no se dé la desvinculación automática del vehículo y que el propietario del vehículo no esté aún en la posibilidad de vincularlo a otra empresa, puesto que es razonable que aún superada la situación y subsanado este suceso, la empresa a la que se encuentre vinculado el vehículo tenga la posibilidad de dar continuidad al contrato y así tener preferencia y prevalencia sobre el mismo. No tiene razón de ser la desvinculación "automática". La ley establece un procedimiento para la vinculación y la desvinculación, caso en el cual, tal procedimiento ha de prevalecer, a fin de que haya claridad en las relaciones jurídicas</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.7.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, conservando su derecho de matrícula por reposición, dentro del término de dieciocho (18) meses.</p>	No aceptada	<p>Estos requisitos adicionales hacen parte de la voluntad de la autonomía privada, por lo tanto, el Ministerio de Transporte no los considera esenciales para la prestación del servicio público de transporte. Adicionalmente, se debe acudir a la jurisdicción ordinaria para resolver presuntos incumplimientos que se puedan presentar en la ejecución del contrato de vinculación</p>
111	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.7.5. Se sugiere incluir como requisito de cambio de empresa que el propietario obtenga de la empresa de la cual se desvincula el paz y salvo respectivo, acorde con lo manifestado en los comentarios al artículo 2.2.1.3.4.</p>	No aceptada	<p>No se acepta, como lo establece el proyecto de Decreto a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, no se les fija capacidad transportadora, ya que está se predica como capacidad transportadora global de la jurisdicción y los vehículos una vez, cuenten con licencia de tránsito (es decir, están copando capacidad transportadora global), pueden vincularse a cualquier empresa legalmente habilitada.</p>
112	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.7.5. Se sugiere incluir como requisito de cambio de empresa que el propietario obtenga de la empresa de la cual se desvincula el paz y salvo respectivo, acorde con lo manifestado en los comentarios al artículo 2.2.1.3.4.</p>	No aceptada	<p>Adicionalmente, requisitos relacionados con Paz y Salvo de la empresa, 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 pueden ser solucionados a través de la jurisdicción ordinaria.</p> <p>Intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligatorio de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por</p>

113	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.7.6. Este procedimiento tiene un vacío, consistente en que no se otorga a la empresa la facultad de ejercer sus derechos permitiéndole pronunciarse sobre la solicitud de desvinculación. Tal como está allí redactado solo se le informa de ello, pero sin ninguna consecuencia. El debido proceso implica la posibilidad de defenderse, no solo de conocer la solicitud. Por otro lado, es innecesario solicitarle a la empresa carta de aceptación cuando ésta solicite dicho trámite.</p> <p><b>Artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.7.6. Desvinculación administrativa. Sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, 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, sólo el que ostente la calidad de propietario (diferente a la empresa) deberá adjuntar carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa, con excepción de: Las solicitudes de desvinculación que se presenten con ocasión de la desintegración física del vehículo, caso en el cual se deberá</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.7.6, establece dentro del procedimiento para la desvinculación administrativa, 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, sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, frente a la intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
114	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>artículo 2.2.1.3.8.3. Teniendo en cuenta, anteriores estudios realizados por la SDM y los más de 80.000 vehículos que se encuentran prestando servicios en plataformas ilegales y carros particulares, es importante determinar la forma en la que se incluirán estos registros.</p> <p>Lo anterior, con el fin de determinar la oferta de vehículos autorizados, debidamente homologados y la demanda total de usuarios, ya que estos no son tenidos en cuenta.</p> <p>Los estudios basados en encuestas no reflejan la realidad del sector al no poder incluir una demanda real, satisfiecha por vehículos ilegales, que ha dejado el sector con una disminución de servicios superior al 50% en los últimos 5 años.</p>	No aceptada	<p>En el proyecto de Decreto se prevé que le Ministerio de Transporte pueda modificar, mediante otro acto administrativo, los parámetros que se tienen en cuenta para realizar los estudios de oferta y demanda.</p> <p>Así mismo, se ajusto el artículo 2.2.1.8.3 en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo"</p>
115	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.8.3. parágrafo. literal b, numeral 3. Por obvias razones, esta metodología no daría cuenta de los servicios prestados por la ilegalidad, pues para nadie es un secreto que desde hace muchos años, tomar un taxi en días de lluvia o en hora pico era casi imposible.</p> <p>Sin embargo y pese a múltiples solicitudes, restricciones como el pico y placa, nunca fueron suspendidas ni modificadas para aumentar la oferta de vehículos y así satisfacer la demanda, lo que permitió la entrada de la ilegalidad para suplir esta necesidad, agravada por la falta de control, lo que hoy en día tiene al Sector en esta difícil situación.</p>	No aceptada	<p>En el proyecto de Decreto se prevé que le Ministerio de Transporte pueda modificar, mediante otro acto administrativo, los parámetros que se tienen en cuenta para realizar los estudios de oferta y demanda.</p> <p>Así mismo, se ajusto el artículo en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo"</p>
116	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.8.4. Sugerimos que el ingreso por incremento no sea por "sorteo" sino por "concurso de méritos"</p> <p>artículo propuesto. Artículo 2.2.1.3.8.4. Asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción asignará por concurso de méritos el derecho de matrícula para el ingreso por incremento de un vehículo a la capacidad transportadora global de la modalidad,</p> <p>de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. Parágrafo 1. En el sorteo público se deberá promover el uso de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones, conforme a la definición que sobre estos aspectos 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 o la norma que la adicione, modifique o sustituya, dando prelación en la asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento, a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de registrar un vehículo para el nivel de servicio ecológico. En este caso, se asignará el derecho de matrícula de máximo un vehículo (1) por solicitante. Hasta tanto se expidan la definición de energéticos de bajas o cero emisiones y su reglamentación, la presente disposición será aplicable a tecnologías vehiculares híbridos, eléctricos de fábrica o a gas natural dedicado.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas para el concurso de méritos.</p> <p>Parágrafo 3. No se fijará capacidad transportadora alguna a</p>	No aceptada	<p>Conforme a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el concurso de méritos es una figura exclusiva para la contratación de consultores o proyectos, en la que se podrán utilizar sistemas de concurso abierto o de precalificación, razón por la cual no puede ser aplicada para el ingreso a la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.</p>
117	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.9.1. No se entiende los efectos de la habilitación del área metropolitana si la Tarjeta de operación faculta la movilización en todos los municipios del área metropolitana.</p> <p>En cuanto a la definición de tarjeta de operación no se comprende a que se refiere "documento único" teniendo en cuenta que existen varios documentos de transporte.</p>	No aceptada	<p>No es clara la observación en cuanto a la habilitación en el área metropolitana. No obstante se aclara que cuando se constituye el área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, es decir que todos los documentos necesarios para la prestación del servicio serán expedidos por la autoridad de transporte metropolitana.</p> <p>De otro lado, cuando se refiere a la tarjeta de operación como documento único, precisamente lo que quiere significar es que no hay otro documento que demuestre que este vehículo automotor esta autorizado por la empresa de transporte habilitada, para prestar el servicio, bajo su responsabilidad como empresa de transporte que ostenta el permiso dado por la autoridad competente, lo cual no es la propuesta presentada por el consultor no es simple cambio de redacción, si no de imponer una obligación a las autoridades de transporte para desarrollar herramientas para la expedición de manera virtual de la tarjeta de operación. No se acepta esta propuesta teniendo en cuenta que las políticas públicas son de aplicación en todo el territorio nacional y por lo tanto deben tener en cuenta las diferencias en el desarrollo de las tecnologías el acceso a medios tecnológicos y de conectividad de todas las regiones, por lo tanto, no se considero viable hacer mandatoria u obligatoria esta disposición. La redacción presentada busca incentivar el uso de tecnologías y la virtualización de los trámites, habilitando la competencia para ello a las autoridades de transporte en los territorios que los puedan desarrollar.</p>
118	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.9.2. Sugerimos mejorar la redacción en el parrafo segundo cuando se indica "Las autoridades podrán" cuando debe decir "deberán".</p> <p><b>Artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.9.2. Expedición de la Tarjeta de Operación. La autoridad de transporte competente expedirá en su jurisdicción la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en ambos niveles de servicio. Las autoridades de transporte deberán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de operación pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de</p>	No aceptada	<p>No aceptada</p>

119	17 de marzo de 2021	Fenalco	Artículo 2.2.1.3.9.3. Sugerimos que se aclare qué ocurre con la vigencia de la tarjeta de operación cuando el asegurador cancela realiza la terminación del contrato o seguro o la revoca unilateralmente.	No aceptada	La responsabilidad de tomar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, es propia de la empresa, por lo tanto mantener al día el pago de las primas, es su obligación, lo mismo que garantizar que los vehículos con los que opera hagan manteniendo los requisitos exigidos para la expedición de la tarjeta de operación. No debe trasladarse a los propietarios de los vehículos esta obligación. Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y los propietarios de los vehículos se manejan a través de las reglas pactadas en el contrato de vinculación.
120	17 de marzo de 2021	Fenalco	jurídica legal o habilitada. En el numeral 2 reiteramos hablar de contrato de prestación de servicios de vinculación. En el punto número 4 consideramos que no se requiere la información de 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 por tanto dicha información se encuentra en el sistema RUNT incluyéndose dicha verificación en el segundo párrafo del citado artículo. <b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.9.5. Requisitos para obtener o renovar la tarjeta de Operación. Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente lo siguiente: 1. Solicitud del representante legal de la empresa, persona natural o jurídica, indicando los datos del vehículo referentes a: Nivel de servicio que prestará; clase, marca, modelo, placa, capacidad y tipo de combustible. 2. En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, la solicitud deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior. 3. Certificación del representante legal de la empresa sobre la existencia del contrato de prestación de servicios de vinculación vigente del vehículo. En el caso que la empresa, persona natural o jurídica, sea propietaria del equipo, deberá informar esta condición, indicando el número de la licencia de tránsito correspondiente. 4. Número de la licencia de tránsito del vehículo. 5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo para los vehículos acreditado que	No aceptada	Frente al numeral 2, en donde se propone cambiar el contrato de vinculación por contrato de prestación de servicios, se aclara que conforme lo establece el proyecto de Decreto 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 además claramente se estipula que el vehículo operará bajo la responsabilidad de esa empresa. En consecuencia, no puede confundirse esta vinculación con un contrato para que un vehículo preste un servicio a una empresa. Pues se cambiaría la naturaleza de quien ostenta la habilitación para prestar el servicio y por lo tanto es la autorizada para ello, la vinculación de un vehículo se deriva de la autorización que existe según la cual la empresa habilitada puede prestar el servicio usando vehículos propios o de terceros vinculados a ella, pero siempre será su responsabilidad la prestación del servicio. Ahora bien, la empresa de transporte habilitada puede suscribir los contratos de vinculación con estos terceros estableciendo con autonomía de las partes, las condiciones de dichos contratos, pero no se trata de un contrato de prestación de servicios, si no de vinculación de un equipo. Frente al punto 4, en lo que se refiere a las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, se indica que la información que podrá verificar la autoridad competente a través del RUNT, se refiere al SOAT y a la Revisión técnico - mecánica que se registran en este sistema para cada vehículo. Las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, son seguros privados
121	17 de marzo de 2021	Fenalco	Artículo 2.2.1.3.9.6. Sugerimos complementar en la redacción cuando establece "su deseo de renovarla" aclarando que hace referencia a la presentación de la documentación	No aceptada	Revisados los requisitos para obtener y renovar la tarjeta de operación, todos corresponden y pueden ser obtenidos por la empresa que es la que debe hacer la solicitud de renovación ante la autoridad competente cuando previamente el propietario del vehículo, ha manifestado su intención de continuar con el vehículo de su propiedad con la empresa, los otros documentos a los que podría referirse en su petición, son propios del contrato de vinculación, no del trámite de vinculación
122	17 de marzo de 2021	Fenalco	Artículo 2.2.1.3.9.9. Para efectos de control y vigilancia de la afiliación del conductor al Sistema de seguridad social del conductor no es posible efectuar su seguimiento de forma bimensual; para lo cual debe reducirse este término mensual. En cuanto al párrafo dos se debe indicar cual es el plazo que se fijará para establecer las características de la Tarjeta de Control.	No aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Párrafo 1, en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad". De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.
123	17 de marzo de 2021	Fenalco	Artículo 2.2.1.3.9.10. Es de la mayor importancia establecer un plazo para el cumplimiento de este requisito. Toda vez que durante más de 10 años, el mismo Sector ha solicitado que -como requisito de la expedición de la Tarjeta de control- estas capacitaciones estén definidas, sean específicas, y con carácter de obligatorio. Esto con el fin de que se dé una verdadera profesionalización del sector, que permita a los conductores acreditarse y certificarse. De lo contrario, al quedar nuevamente abierta su aplicación y exigibilidad, los actores del sector, estaríamos de nuevo, sujetos a malas interpretaciones por parte de las entidades de control y vigilancia, ya que a la fecha se promueven capacitaciones en temas diversos y que además no cumplen con los requisitos mínimos de idoneidad ni son prestadas por los establecimientos autorizados, lo que las convierte en informativas mas no formativas, dejándonos expuestos a la imposición de sanciones. *** Se debe agregar en el literal b) como cumplimiento de los requisitos la verificación de las pólizas de responsabilidad civil, contractual y extracontractual. En cuanto al párrafo 2 complementar que el documento de tarjeta de control pueda ser portada de forma virtual.	No aceptada	Respecto del párrafo 1, de los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por el Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de Educación para el trabajo y desarrollo humano. Frente a la observación presentada al literal b), se aclara la redacción del artículo 2.2.1.3.9.10., en el siguiente sentido: "Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignada al conductor identificación completa del mismo. Este registro constituye una garantía según la cual la empresa afirma que al momento del registro, todos los requisitos para la expedición de la tarjeta de control del conductor y los relacionados con la tarjeta de operación del vehículo que conducirá se encuentran vigentes" con respecto a que el documento tarjeta de control sea

124	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.9.11. Actualmente las tarjetas de control, no proporcionan ninguna información o herramienta de seguimiento, es imposible verificar la información correspondiente al historial del conductor, los vehículos que ha manejado, quejas, etc.</p> <p>La numeración de la tarjeta de control debería ser el número de identificación del conductor, para poder hacer seguimiento a su trayectoria, la información almacenada debería poder ser consultada en tiempo real, incluidas las capacitaciones o la formación recibida por el conductor, así como las calificaciones otorgadas por los usuarios.</p>	No aceptada	<p>El número de la tarjeta de control, corresponde al que le asigne la empresa, esto depende de las disposiciones para la organización interna de la empresa. Ahora bien, es importante resaltar que el número de cédula es un dato personal y como tal el uso que se le de en un documento, que será expuesto para consulta de todos los usuarios como es la tarjeta de control depende de la autorización concedida por el titular del documento de identificación.</p> <p>Así mismo, en el contenido de la tarjeta de control se especifica que debe llevarse el número de Registro asignado al conductor en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial, el cual, de conformidad con el artículo 2.2.1.3.11.11 deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información observando en todo caso el cumplimiento al Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que</p>
125	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.9.12. Sugerimos que se adopte por el proyecto de reforma al Decreto que el documento Tarjeta de Control sea el documento expedido por el transportador de forma física o virtual.</p> <p>En cuanto al parágrafo es necesario que se indique cuál es el plazo para la reglamentación.</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.9.12. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo acreditando a un conductor específico como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte, natural o jurídica, debidamente habilitada que la expide 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 en un lugar visible al</p>	No aceptada	<p>El parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.9.10, establece que " Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en la vía.</p>
126	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.9.13. Se sugiere incluir un nuevo artículo que regule la retención de la Tarjeta de Control.</p> <p><b>Artículo propuesto.</b> Artículo NUEVO Retención de la Tarjeta de Control. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de control en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad de transporte competente para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.</p>	No aceptada	<p>El régimen sancionatorio es de reserva legal, por lo tanto, esta solicitud no hace parte de la reglamentación del presente proyecto de Decreto</p>
127	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Sugerimos que los estudios de costos sean elaborados o actualizados dentro de los últimos sesenta (60) días calendario de cada año y que el establecimiento de la tarifa sea de manera anual.</p> <p>Aprovechamos la oportunidad para solicitar la revisión de la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999 ya que fueron actos expedidos hace más de 10 años los cuales respondían a la realidad del momento.</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. La autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana, según corresponda, elaborará o actualizará, dentro de los últimos sesenta (60) días calendario de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas en su jurisdicción, teniendo en cuenta:</p> <p><b>1. Tarifa para el nivel de servicio básico:</b> Este nivel de servicio tendrá una "tarifa base regulada", establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, y deberá ser calculada teniendo como fundamento los resultados del estudio de costos, realizado conforme a la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p><b>2. Tarifa para el nivel de servicio básico:</b> Este nivel de servicio tendrá una "tarifa base regulada", establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, y deberá ser calculada teniendo como fundamento los resultados del estudio de costos, realizado conforme a la metodología establecida por el</p>	No aceptada	<p>Si queremos que los estudios de costos para las tarifas reflejen las variaciones de los costos en el año inmediatamente anterior para al menos mantener las posibilidades adquisitivas y operativas necesarias para el servicio, los análisis base deben contener las variaciones anuales completas de enero a diciembre, a ceder a que se realicen antes de acabar el año nos llevaría a una tendencia según la cual los análisis estarían atrasados en datos y sus variaciones al menos 60 días. Los estudios del DANE y de otros analistas económicos para revisar los comportamientos anuales en el país, generalmente son emitidos durante el primer trimestre de cada año, respecto del año anterior.</p> <p>Ahora bien, respecto de su observación relacionada con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, el texto mismo del proyecto de Decreto, establece que podrá ser modificada o sustituida, en consecuencia actualizar esta resolución no sería objeto de este proyecto de Decreto, si no de un acto administrativo expedido por el Ministerio de Transporte luego de realizar el estudio pertinente.</p>
128	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2. Dadas las condiciones de inseguridad general por la que atraviesa el país, consideramos que no es pertinente, implementar el uso de un dispositivo o módulo adicional (sin ninguna funcionalidad particular) y sobre todo exponiendo a los conductores a mayor riesgo de robo. En estos tiempos, todas las plataformas inclusive las ya existentes, funcionan con los dispositivos de conductor y usuario.</p>	No aceptada	<p>Cuando en el proyecto Decreto, nos referimos a "un dispositivo electrónico instalado en el vehículo", estamos dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que define: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada", se dice que es electrónico, porque es el dispositivo al que se le puede hacer control metrologico, de conformidad con lo establecido por la SIC Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo</p>

129	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>plataformas tecnológicas debidamente registradas, para la verificación de conductores, vehículos, tarjetas de operación y tarjetas de control autorizadas vigentes. Se debe incluir que dicho acceso se realice a través de una empresa responsable debidamente habilitada.</p> <p>Empresas, Conductores y de Vehículos. Las autoridades de transporte competentes en cada jurisdicción, deberán implementar y mantener actualizado, un Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, que en línea y en tiempo real, permita registrar e identificar plenamente a las empresas habilitadas, los conductores con tarjeta de control y los vehículos con tarjeta de operación, vigentes, de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi que operen legalmente en su jurisdicción.</p> <p>El sistema de información que se utilice deberá:</p> <p>a. Cumplir los 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, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web.</p> <p>b. Garantizar que las empresas de transporte, personas naturales o jurídicas, accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, <del>realizando las novedades de los mismos a</del></p>	No aceptada	<p>El proyecto de Decreto acoge el concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso al mercado y proponen que por el contrario las normas que se expidan deben exigir que las empresas de transporte permitan a todos sus conductores el uso de todas las plataformas tecnológicas habilitadas. En consecuencia, el proyecto de Decreto acoge en este sentido el concepto de la SIC.</p>
130	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.11.2. Parágrafo 2. Sugerimos incluir dentro de la información de los conductores su registro e identificación biométrica.</p>	No aceptada	<p>Se considera que la información contenida en el artículo 2.2.1.3.11.2 es suficiente.</p>
131	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.13.1.</p> <p>1. Se debe incluir que las plataformas tecnológicas operen a través de una empresa de transporte responsable debidamente habilitada para prestar el servicio de transporte.</p> <p>2. La empresa de transporte es la que gestiona y tramita la tarjeta de operación. Sin embargo, se cuestiona qué ocurre cuando surge una responsabilidad en la prestación del servicio, ¿Responde la plataforma tecnológica? O ¿Responde la empresa que presta el servicio de transporte?</p> <p>3. En cuanto al parágrafo 1 la plataforma tecnológica debe operar a través de la empresa de transporte responsable y la selección discrecional que realice el conductor respecto a la plataforma que utilizará para prestar el servicio, es pertinente que se aclare que la misma se encuentre registrada ante el Ministerio de Transportes.</p> <p>Sugerimos que se aclare la responsabilidad que contrae la empresa responsable de prestar el servicio de transporte y las plataformas tecnológicas.</p> <p>Incluir dentro de la redacción el registro que deben tener las plataformas tecnológicas ante el Ministerio de Transportes.</p>	No aceptada	<p>Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con el vehículo y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta de operación y tarjeta de control vigentes), y el reporte de la información a la autoridad correspondiente.</p>
132	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.3.14.1. Luego de un minucioso análisis, concluimos que contradice el parágrafo del Art. 2.2.1.3.6.3: "En ningún caso el Servicio Público de Transporte terrestre individual de pasajeros en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto". Lo anterior, por cuanto no establece con claridad las diferencias</p> <p>En el ejercicio de la prestación real del servicio, las multas y sanciones impuestas por servicio colectivo, corresponden a lo descrito específicamente en este artículo, interpretado así por las autoridades de policía.</p> <p>Solicitamos respetuosamente hacer claridad.</p> <p>Esta facultad de prestar un servicio compartido puede ser confundido con la prestación de un servicio colectivo y contradice el artículo 2.2.1.3.6.3 del presente proyecto de</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
133	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.15.1. Este artículo nada tiene que ver con la regulación del transporte público mediante taxis. La reglamentación de los contratos de leasing y renting es propia de las normas comerciales, incluidas sus obligaciones, sin que pueda definirse el alcance de tales obligaciones dentro de las normas del transporte, dado que no es su naturaleza.</p> <p>Sugerimos eliminar</p>	No aceptada	<p>El proyecto de Decreto precisamente se refiere a las obligaciones, que en materia de servicio público de transporte, corresponden a los propietarios de los vehículos, en este caso al locatario, respecto de los conductores, cuando el vehículo haya sido adquirido en las modalidades leasing o renting. En conclusión, no se refiere a obligaciones relacionadas con el contrato de arrendamiento financiero, si no a obligaciones propias del servicio público de transporte.</p>
134	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.15.2. Siempre y cuando se demuestren y persistan las condiciones legales para cotizar con dicha habilitación</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo 2.2.1.3.15.2. Mantenimiento de la habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el nivel de servicio básico o ecológico, mantendrán su habilitación y se considerarán autorizadas para prestar el servicio indistintamente del nivel de servicio siempre y cuando cumplan con los requisitos que les dio lugar dicha habilitación.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.15.2 " Las empresas, personas naturales o jurídicas, que con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto se hayan habilitado para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el nivel de servicio básico o lujo, mantendrán su habilitación y se considerarán autorizadas para prestar el servicio indistintamente del nivel de servicio, cumpliendo los requisitos específicos para los equipos según el nivel de servicio en el que operará"</p>
135	17 de marzo de 2021	Fenalco	<p>Artículo 2.2.1.3.15.5 Debe complementarse el artículo indicando que ocurre una vez culmine el plazo para la prestación del servicio de lujo; indicando que, Cumplido este término, deberán renegociarse los vehículos, cambiar a nivel básico o solicitar el cambio de servicio.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.15.5, se adiciona " Cumplido este término, deberá cambiarse a nivel del servicio en el que el vehículo cumple las condiciones establecidas en el presente decreto o solicitar el cambio de servicio a particular "</p>

136	17 de marzo de 2021	Fenalco	Artículo 2.2.1.3.15.6. Incluirse que la operación de dichas plataformas sea a través de una empresa responsable prestadora del servicio de transporte.	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con el vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La
137	18 de marzo de 2021	Liliana Patricia Rugeles - Transporte Integrado Operador Armenia	Establece el Parágrafo 4 del Artículo 2.2.1.3.8.2: ingreso de los vehículos, que, por una única vez en la Jurisdicción, se autoriza a la autoridad competente para incrementar la capacidad transportadora global de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, hasta máximo en un uno por ciento (1%) SIN ESTUDIO, siempre que los vehículos sean eléctricos. Al respecto, respetuosamente, se solicita tener en cuenta que, en la mayoría de los municipios, existe sobre oferta de vehículos de servicio público de esta modalidad y por ello, las autoridades competentes se han visto en la necesidad de emitir actos administrativos que regulen y restrinjan la circulación de los mismos (pico y placa). Las medidas, además de estar orientadas a mejorar la movilidad en las zonas urbanas de los municipios, también propenden por garantizar la sostenibilidad financiera de la operación de este servicio público de transporte. Por ello, se sugiere modificar el texto del Parágrafo 4 del Artículo 2.2.1.3.8.2. Ingreso de los vehículos, de tal forma no se incremente la capacidad transportadora global de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, buscando mecanismos diferentes que incentiven el ingreso de vehículos eléctricos de fábrica.	No aceptada	El aumento de la capacidad transportadora se crea con el fin de mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros, sin que este genere un aumento de contaminantes atmosféricos y gases de efecto invernadero en los inventarios de emisiones de las ciudades y del país. Es por esta razón que para el aumento de capacidad se da a los vehículos eléctricos, ya que estos no generan ningún tipo de emisión durante su operación.
138	18 de marzo de 2021	Liliana Patricia Rugeles - Transporte Integrado Operador Armenia	Artículo 2.2.3.14.1. Condiciones excepcionales para la prestación del servicio, abre la posibilidad de una competencia con la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, los futuros SETP's, en ciudades intermedias, ya que permite que en vehículos tipo taxi se preste "servicio compartido", previo concepto del Ente Gestor de los sistemas, luego de establecer recorridos para "suplir la demanda insatisfecha". La implementación de los SETP's, obedece a mejoras en la prestación de la modalidad de modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, de tal forma que se garantice a través de las ETLF, que cesarán las "demandas insatisfechas". Igualmente, se da al Ente Gestor, calidad de autoridad de transporte sin sustento jurídico para ello, a pesar de lo expresado en el Parágrafo 2 del Artículo objeto de la presente observación.	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
139	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.1. El artículo debe incluir a las personas naturales y jurídicas. E igualmente no se habla de la prestación del servicio <b>artículo propuesto 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi</b> , establecer los requisitos que deben cumplir las empresas, personas naturales y jurídicas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad, las cuales deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y accesible, bajo los principios rectores del transporte, tales como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales	No aceptada	Esta disposición se encuentra contenida en el artículo 2.2.1.3.3. del proyecto de Decreto que se refiere a Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi.
140	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	artículo 2.2.1.3.3 El artículo menciona el Contrato Individual figura que no se encuentra regulada y debe haber de contrato de transporte como se establece en el código de comercio. <b>artículo propuesto 2.2.1.3.3.</b> 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, bajo un contrato transporte, donde 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, hasta el lugar o sitio de destino indicado por el usuario, sin sujeción a rutas ni horarios y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.3, en los siguientes términos "(...) bajo un contrato de transporte en forma individual/ vehículo (...)"
141	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. 1. De las definiciones se excluye el concepto de paz y salvo. Via paz y salvo, se ha construido una herramienta útil y eficaz para que las empresas de transporte puedan cumplir una triple función con los propietarios de taxis: a) permitirles que cumplan con las obligaciones contractuales adquiridas; b) que respondan cuando haya lugar a ello frente a las víctimas de accidentes o daños; c) que se hagan cargo del reconocimiento de los derechos de los conductores. Negar que los propietarios de taxis tienen obligaciones, o lo que es peor, que no se les puede exigir las que tienen a su cargo, es propender por una política pública que aboga por la existencia de derechos más no de deberes que cumplir. La actividad de transporte en vehículos taxi requiere una interacción permanente entre autoridades, empresas, propietarios y conductores, razón suficiente para que se promueva entre empresa y propietarios una cultura de autorregulación como la que deriva del paz y salvo, instrumento de suma utilidad y larga trayectoria. Consideramos pertinente incluir dentro de la definición: que las plataformas tecnológicas operan a través de empresas debidamente habilitadas en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi. En ese sentido se debe aclarar que, la interrelación es del usuario con la empresa y de esta con el usuario. 2. En cuanto a la definición de Planilla única de Viaje Ocasional.	No aceptada	Frente a la propuesta de incluir al operador de plataforma como empresa de transporte, nos permitimos informarle que es necesario garantizar la libertad de empresa, por lo cual no es posible limitarlo únicamente a este tipo de empresas. no obstante la deficiencia de plataforma claramente dispone que esta conecta al usuario con vehículos y conductores autorizados. Frente al paz y salvo, no es materia de esta reglamentación. Intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte. Frente a la planilla de viaje ocasional, es acogida. se ajusta el numeral 5 del artículo 2.2.1.3.4

142	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.1.1. En cuanto a las autoridades del área Metropolitana consideramos que se debe dar claridad si esta le quita jurisdicción a los municipios que conforman el área.	Aceptada	Se incluye un párrafo al artículo 2.2.1.3.1.1.: Párrafo. Una vez constituida el área metropolitana, los alcaldes municipales o distritales que la integran no gozaran de las calidades de autoridad de transporte en su jurisdicción para el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.
143	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.2.2. Consideramos que la sanción para las empresas nuevas que han trasgredido la norma es muy baja, si tenemos presente que es bastante riguroso el sistema, razón por la cual se sugiere que la sanción sea reconsiderada, si se tiene en cuenta además que la empresa solicitante ha prestado el servicio de transporte público sin la habilitación y sin la previa observancia del debido proceso. <b>Artículo propuesto 2.2.1.3.2.2.</b> <b>Empresas nuevas.</b> Enténdase por empresa nueva aquella que pretende obtener por primera vez habilitación en esta modalidad. La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, debe reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contempladas en esta sección. La empresa solicitante solo podrá prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, cuando la autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación en esta modalidad. En caso de que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio público de transporte sin la habilitación, <b>previa observancia del debido proceso, la autoridad</b>	No aceptada	No se considera viable no permitir la habilitación en un periodo de 24 de meses, toda vez, que lo que persigue la norma es que aquellos que están en la informalidad se habiliten, por lo tanto se mantiene dicha disposición bajo la reglamentación vigente.
144	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.2.3. En cuanto al numeral 2 el objeto que desarrolla la persona jurídica debe ser relacionado con el transporte y no a otras actividades.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.2.3 del proyecto de Decreto, en: numeral 2, indicando "Contar con Certificado de Existencia y Representación Legal en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte. Esta información será verificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), acudiendo a la consulta en línea de los certificados que requiera, siguiendo para ello lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019 de 2012 o la norma que la adiciones, modifique o sustituya".
145	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.2.3. Numeral 3 se eliminó la exigencia de presentar como requisito de habilitación la estructura organizacional. Consideramos que se debe conservar la presentación de dicho requisito que permite evaluar la capacidad con la cual se habilitará el prestador del servicio, no debe eliminarse la exigencia de un número mínimo de vehículos para efectos de la constitución de empresas de transporte, en los términos contemplados en el Decreto 1079 de 2015. De nada vale constituir una empresa de transporte sin posibilidades reales de operación de la misma	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.2.3 del proyecto de Decreto, incluyendo el numeral 3 "Descripción de la estructura organizacional de la empresa"
146	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.2.3. Este comentario se realiza para que la redacción de la norma quede acorde al artículo de los requisitos para habilitación de persona natural, donde si se exige un número mínimo de vehículos e igualmente como se menciona en el Artículo 2.2.1.3.2.6. Plazo para decidir donde se estipula "La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio, identificación de los vehículos de los cuales es propietario o locatario cuando corresponda, radio de acción y modalidad de servicio." <b>artículo propuesto (-)</b>	No aceptada	La capacidad transportadora esta relacionada con la jurisdicción, no con la empresa, y los vehículos pueden vincularse a al empresa legalmente habilitada que elija o prefiera. De otro lado, la propiedad de los vehículos se predica como parte de la capacidad financiera de una empresa y es por eso que para la persona jurídica se exige como requisito de habilitación la demostración de la existencia de un capital pagado o patrimonio líquido mínimo, no necesariamente relacionado con los vehículos.
147	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.2.8. La norma debe contemplar que las empresas que se encuentran habilitadas en Municipios que hace parte de un Área Metropolitana constituida legalmente por este sólo hecho y cumpliendo los requisitos que se exigen en el Nivel 1 del Artículo 2.2.1.3.2.3., pasen a contar con el radio de acción Metropolitanano. <b>artículo Artículo 2.2.1.3.2.8.</b> De la Áreas Metropolitananas. Constituida legalmente un área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitanano. En consecuencia, las autoridades municipales o distritales no podrán habilitar empresas en esta modalidad con jurisdicción municipal o distrital y que no cumplan con los requisitos establecidos en el Artículo 2.2.1.3.1.3. para el Nivel 1.	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.6.3 del proyecto de Decreto cuando se define el radio de acción metropolitanano, claramente se dispone que los servicios existentes al momento de la creación del área metropolitana adquieren el radio de acción metropolitana, es decir las empresas continúan con su habilitación. También en el artículo 2.2.1.3.2.8 del proyecto de Decreto, establece que solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitanano. De conformidad con el artículo 2.2.1.3.2.3. para la habilitación de personas jurídicas, Las empresas que se constituyan para operar en un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido correspondiente a la sumatoria del número de habitantes de los municipios que conforman el área metropolitana.
148	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Artículo 2.2.1.3.3.1.1. Se sugiere incluir en el artículo 2.2.1.3.3.1.1. los mismos requisitos de cobertura exigidos para la Responsabilidad Civil Contractual y la Responsabilidad Civil Extracontractual dado las condenas en indemnización que están fallando los jueces de la república. En cuanto al párrafo sugerimos modificar el contrato de vinculación por contrato de prestación de servicios de vinculación. <b>artículo propuesto Seguros Artículo 2.2.1.3.3.1.</b> Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, que prestan el servicio público de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así: 2. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: e) Muerte; f) Incapacidad permanente; g) Incapacidad temporal; h) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el pago del valor de la prima correspondiente a cada vehículo. En	No aceptada	Teniendo en cuenta al crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.

149	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.3.2. En cuanto al amparo de daños personales al conductor sugerimos rebajar el monto asegurable ya que es una cobertura que poco se afecta.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales.</b> Las empresas y las personas naturales habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis, autorizados por la empresa, con al menos la cobertura de los siguientes riesgos: Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito, ocurridos durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo. Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio. La suma asegurada no podrá ser inferior a cien (50) SMMLV por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.</p>	<p>Se modifica el artículo 2.2.1.3.2. en el sentido de mantener el porcentaje del 30 SMMLV. Teniendo en cuenta la crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.</p>
150	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>artículo 2.1.3.3.3. El artículo no establece que sucede cuando las pólizas son revocadas por falta de pago o cancelación y ya se han expedido las tarjetas de operación.</p>	<p>La responsabilidad de tomar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrcontractual, es propia de la empresa, por lo tanto mantener al día el pago de las primas, es su obligación y no debe trasladarse a los propietarios de los vehículos. Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y los propietarios de los vehículos se manejan a través de las reglas pactadas en el contrato de vinculación.</p>
151	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.3.5. Se sugiere incluir en la redacción en el párrafo dos del presente artículo además de la empresa de transporte a la persona natural habilitada en esta modalidad.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.3.5.</b> Obligatoriedad de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas, personas naturales o jurídicas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.</p>	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.3.5, en el siguiente sentido: "Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas habilitadas naturales o jurídicas, serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados"</p>
152	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.4.1. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y habilitadas, que prestan el servicio de transporte público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con su afiliación al sistema de seguridad social Integral de forma activa, según lo prevean las disposiciones legales y reglamentarias vigentes sobre la materia. La empresa que viole lo dispuesto en este artículo incurrirá en una infracción a las normas de transporte contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, quedará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la misma ley y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996.</p>	<p>La disposición del artículo 2.2.1.3.4.1 se encuentra en consonancia con el artículo 34 de la ley 336 de 1996, el cual establece que: "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. La violación de lo dispuesto es este artículo acarreará las sanciones correspondientes."</p> <p>Por lo anterior, esta cartera ministerial no es competente para determinar el estado de la afiliación a la seguridad social. No obstante, en el Decreto Único 1072 de 2015 del sector trabajo en su artículo 2.2.1.6.1.2 establece la obligatoriedad de estar activos.</p>
153	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.6.1. En cuanto al párrafo 2 el usuario podrá acceder al servicio con intermediación de plataformas tecnológicas de la empresa del cual reza el artículo 2.2.1.3.3</p> <p><b>artículo propuesto servicio en los Niveles Básico y Ecológico</b></p> <p><b>Artículo 2.2.1.3.6.1</b> Del acceso al Servicio y la forma de pago por parte del usuario. El usuario podrá acceder al servicio bajo la responsabilidad de una empresa de transporte en los niveles básico y ecológico, solicitándolo y abordando el vehículo directamente en las vías, y con la posibilidad de pagar siempre en efectivo y opcionalmente mediante otros medios de pago. Párrafo 1. Sin perjuicio de lo anterior, podrán suministrarse mecanismos alternativos para que el usuario pueda acceder al servicio a través de canales de comunicación de voz o datos, que permitan siempre el pago en efectivo y opcionalmente por medios electrónicos u otros medios de pago. Párrafo 2. Así mismo, el usuario podrá acceder al servicio a través de plataformas tecnológicas, caso en el cual deberá registrarse previamente a través de un operador de plataforma tecnológica y deberá realizar la solicitud del servicio cada vez que lo requiera por este medio. La liquidación del valor a cobrar al usuario siempre se efectuará a través de la Plataforma tecnológica, permitiendo el pago en efectivo y por medios electrónicos u otros medios de pago. En todo caso este valor deberá darse a conocer al usuario previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación del servicio de transporte. Párrafo 3. 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.</p>	<p>Se hace la aclaración en la redacción del artículo 2.2.1.3.6.1. "el usuario podrá acceder al servicio bajo la responsabilidad de un empresa de transporte"</p>
154	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4. El usuario podrá acceder al servicio a través de la planilla única de viaje ocasional para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi para el nivel básico y ecológico, entre las veintidós (22) horas de un día y las cuatro (4) horas del día siguiente. La planilla de viaje se debe exigir en todo momento siempre que se abandone el radio de acción.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.6.4. Planilla de viaje ocasional.</b> En los casos que el Ministerio de Transporte autorice a una empresa habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi para los niveles básico y ecológico, para que uno de sus vehículos vinculados, pueda ocasionalmente prestar el servicio, en la misma modalidad, por fuera del radio de acción autorizado, se deberá portar planilla única de viaje ocasional. Párrafo 1. No se exigirá el uso de planilla única de viaje ocasional para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en</p>	<p>La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal.</p>
155	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.7.1. En la redacción del artículo no hay párrafo 1 pero si se redacta un párrafo 2</p>	<p>Se ajusta en el texto</p>

156	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.7.5. Consideramos que se debe cambiar la denominación de contrato de vinculación por el de contrato de prestación de servicios de vinculación, pues realmente lo que las empresas de transporte hacen es prestar el servicio para que un propietario pueda vincular su vehículo a una empresa y hacer uso de la habilitación obtenida por aquella. Además, estimamos que si en el contrato se establece los ítems que conforman los cobros y pagos, el incumplimiento a esos pagos por parte de los propietarios de los vehículos sea causal suficiente para no autorizar la desvinculación administrativa a solicitud del propietario.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.7.3. Contrato de prestación de servicios de vinculación.</b> El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo: 1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes. 2. Término del contrato de prestación de servicios. 3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas. 4. Ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario, del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto, vehículo, los que.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.7.5. Se sugiere incluir como requisito de cambio de empresa que el propietario obtenga de la empresa de la cual se desvincula el paz y salvo respectivo, acorde con lo manifestado en los omenarios al artículo 2.2.1.3.4.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.7.5. Cambio de empresa.</b> La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos para obtener la tarjeta de operación. Para el cambio de empresa no se requerirá concepto de disponibilidad de capacidad transportadora relacionado con la empresa a la cual se traslada el vehículo. Parágrafo 1. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo distrito, municipio o área metropolitana, aportando el paz y salvo de la empresa. Parágrafo 2. De conformidad con lo previsto en las normas vigentes sobre promoción de la competencia no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte</p>	No aceptada	<p>Frente a la propuesta de cambiar el contrato de vinculación por contrato de prestación de servicios, se aclara que conforme lo establece el proyecto de Decreto 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 además claramente se estipula que el vehículo operará bajo la responsabilidad de esa empresa. En consecuencia, no puede confundirse esta vinculación con un contrato para que un vehículo preste un servicio a una empresa. Pues se cambiaría la naturaleza de quien ostenta la habilitación para prestar el servicio y por lo tanto es la autorizada para ello, la vinculación de un vehículo se deriva de la autorización que existe según la cual la empresa habilitada puede prestar el servicio usando vehículos propios o de terceros vinculados a ella, pero siempre será su responsabilidad la prestación del servicio. Ahora bien, la empresa de transporte habilitada puede suscribir los contratos de vinculación con estos terceros estableciendo con autonomía de las partes, las condiciones de dichos contratos, pero no se trata de un contrato de prestación de servicios, si no de vinculación de un equipo.</p>
157	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.7.6. Este procedimiento tiene un vacío, consistente en que no se otorga a la empresa la facultad de ejercer sus derechos permitiéndole pronunciarse sobre la solicitud de desvinculación. Tal como está allí redactado solo se le informa de ello, pero sin ninguna consecuencia. El debido proceso implica la posibilidad de defenderse, no solo de conocer la solicitud. Por otro lado, para que se tiene un plazo en el contrato de suscribir entre el propietario y la empresa si la redacción del artículo se indica que en "cualquier momento" puede solicitar la desvinculación. Los parágrafos 3 y 4 no son claros en sus redacciones cuando establecen Parágrafo 3: "Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción." "Para la vinculación del nuevo vehículo, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja dentro de la misma jurisdicción." No queda claro si los vehículos de radio acción municipal pueden entrar</p>	No aceptada	<p>Adicionar requisitos relacionados con Paz y Salvo de la empresa, 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 pueden ser solucionados a través de la jurisdicción ordinaria.</p>
158	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.7.6. Este procedimiento tiene un vacío, consistente en que no se otorga a la empresa la facultad de ejercer sus derechos permitiéndole pronunciarse sobre la solicitud de desvinculación. Tal como está allí redactado solo se le informa de ello, pero sin ninguna consecuencia. El debido proceso implica la posibilidad de defenderse, no solo de conocer la solicitud. Por otro lado, para que se tiene un plazo en el contrato de suscribir entre el propietario y la empresa si la redacción del artículo se indica que en "cualquier momento" puede solicitar la desvinculación. Los parágrafos 3 y 4 no son claros en sus redacciones cuando establecen Parágrafo 3: "Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción." "Para la vinculación del nuevo vehículo, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja dentro de la misma jurisdicción." No queda claro si los vehículos de radio acción municipal pueden entrar</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.7.6, establece dentro del procedimiento para la desvinculación administrativa, 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, sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, frente a la intrusión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
159	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>artículo 2.2.1.3.8.1. Los municipios cuentan con un parque automotor de taxis dentro jurisdicciones en la modalidad de transporte individual. ¿En el caso de las áreas Metropolitanas éstas requerirán de un estudio técnico para definir su capacidad global? O ¿Es posible que del parque automotor que haga parte del municipio pueda hacer campo a la jurisdicción que comprende el área metropolitana?</p>	No aceptada	<p>En el parágrafo 3 del 2.2.1.3.8.3 del proyecto de Decreto, ya determinó que "En las áreas metropolitanas, el estudio técnico para la determinación de las necesidades de equipo y en consecuencia para fijar la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, deberá realizarse por la autoridad de transporte metropolitana y deberá comprender a todos los municipios que la conforman. Por tanto, los respectivos alcaldes de los municipios que conforman un área metropolitana legalmente constituida no podrán autorizar capacidades transportadoras individualmente para sus municipios." y es necesario revisar el artículo 1996 del Decreto 1996, establece que el servicio público de transporte se presta a través de empresas habilitadas, en consecuencia, se sobreentiende todos los vehículos deben estar vinculados a empresas de transporte legalmente habilitadas</p>
160	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.8.2. Parágrafo 4 no se mencionan a las empresas Transportadoras. Sugerimos incluir si los vehículos que están en programas especiales autorizados por el Ministerio de Transporte serán incluidos dentro de las empresas de transporte responsables y habilitadas.</p>	No aceptada	<p>Se ajusto el artículo en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo"</p>
161	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.8.3. En cuanto al parágrafo 1. No se señala el plazo para que el Ministerio reglamente el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo. Se sugiere establecer un término para que el Ministerio reglamente el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo.</p>	Aceptada	<p>No es clara la observación en cuanto a la habilitación en el área metropolitana. No obstante se aclara que cuando se constituye el área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, es decir que todos los documentos necesarios para la prestación del servicio serán expedidos por la autoridad de transporte metropolitana. De otro lado, cuando se refiere a la tarjeta de operación como documento único, precisamente lo que quiere significar es que no hay otro documento que demuestre que este vehículo automotor está autorizado por la empresa de transporte habilitada, para prestar el servicio, bajo su responsabilidad como empresa de transporte que ostenta el permiso dado por la autoridad competente, lo cual no</p>
162	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.1. No se entiende los efectos de la habilitación del área metropolitana si la Tarjeta de operación faculta la movilización en todos los municipios del área metropolitana. En cuanto a la definición de tarjeta de operación no se comprende a que se refiere "documento único" teniendo en cuenta que existen varios documentos de transporte.</p>	No aceptada	<p>No es clara la observación en cuanto a la habilitación en el área metropolitana. No obstante se aclara que cuando se constituye el área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, es decir que todos los documentos necesarios para la prestación del servicio serán expedidos por la autoridad de transporte metropolitana. De otro lado, cuando se refiere a la tarjeta de operación como documento único, precisamente lo que quiere significar es que no hay otro documento que demuestre que este vehículo automotor está autorizado por la empresa de transporte habilitada, para prestar el servicio, bajo su responsabilidad como empresa de transporte que ostenta el permiso dado por la autoridad competente, lo cual no</p>

163	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.2. Sugerimos mejorar la redacción en el párrafo segundo cuando se indica "Las autoridades podrán" cuando debe decir "deberán".</p> <p><b>Artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.9.2. Expedición de la Tarjeta de Operación.</b> La autoridad de transporte competente expedirá en su jurisdicción la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Fiestras Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en ambos niveles de servicio, as autoridades de transporte deberán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de operación pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de</p>	No aceptada	<p>La propuesta presentada por el observador no es simple cambio de redacción, si no de imponer una obligación a las autoridades de transporte para desarrollar herramientas para la expedición de manera virtual de la tarjeta de operación. No se acepta esta propuesta teniendo en cuenta que las políticas públicas son de aplicación en todo el territorio nacional y por lo tanto deben tener en cuenta las diferencias en el desarrollo de las tecnologías el acceso a medios tecnológicos y de conectividad de todas las regiones, por lo tanto, no se considero viable hacer mandatoria u obligatoria esta disposición. La redacción presentada busca incentivar el uso de tecnologías y la virtualización de los trámites, habilitando la competencia para ello a las autoridades de transporte en los territorios. La responsabilidad de tomar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrac contractual, es propia de la empresa, por lo tanto mantener al día el pago de las primas, es su obligación, lo mismo que garantizar que los vehículos con los opera lo hagan manteniendo los requisitos exigidos para la expedición de la tarjeta de operación. No debe trasladarse a los propietarios de los vehículos esta obligación. Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y los propietarios de los vehículos se manejan a través de las reglas pactadas en el contrato de vinculación.</p>
164	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.3. Sugerimos que se aclare que ocurre con la vigencia de la tarjeta de operación cuando el asegurador cancela realiza la terminación del contrato e seguro o la revoca unilateralmente.</p>	No aceptada	<p>Frente al numeral 2, en donde se propone cambiar el contrato de vinculación por contrato de prestación de servicios, se aclara que conforme lo establece el proyecto de Decreto 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 además claramente se estipula que el vehículo operará bajo la responsabilidad de esa empresa, en consecuencia, no puede confundirse esta vinculación con un contrato para que un vehículo preste un servicio a una empresa. Pues se cambiaría la naturaleza de quien ostenta la habilitación para prestar el servicio y por lo tanto es la autorizada para ello, la vinculación de un vehículo se deriva de la autorización que existe según la cual la empresa habilitada puede prestar el servicio usando vehículos propios o de terceros vinculados a ella, pero siempre será su responsabilidad la prestación del servicio. Ahora bien, la empresa de transporte habilitada puede suscribir los contratos de vinculación con estos terceros estableciendo con autonomía de las partes, las condiciones de dichos contratos, pero no se trata de un contrato de prestación de servicios, si no de vinculación de un equipo. Frente al punto 4, en lo que se refiere a las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrac contractual, se indica que la información que podrá verificar la autoridad competente a través del RUNT, se refiere al SOAT y a la Revisión técnico - mecánica que se registran en este sistema para cada vehículo. Las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrac contractual, son seguros privados.</p>
165	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.5. Sugerimos incluir en la redacción la persona jurídica legal o habilitada. En el numeral 2 reiteramos hablar de contrato de prestación de servicios de vinculación. En el punto número 4 consideramos que no se requiere la información de 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 por tanto dicha información se encuentra en el sistema RUNT incluyéndose dicha verificación en el segundo párrafo del citado artículo.</p> <p><b>artículo propuesto ver comentarios</b></p>	No aceptada	<p>Revisados los requisitos para obtener y renovar la tarjeta de operación, todos corresponden y pueden ser obtenidos por la empresa que es la que debe hacer la solicitud de renovación ante la autoridad competente cuando previamente el propietario del vehículo, ha manifestado su intención de continuar con el vehículo de su propiedad con la empresa, los otros documentos a los que podría referirse en su petición, son propios del contrato de vinculación, no del trámite de vinculación</p>
166	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.6. Sugerimos complementar en la redacción cuando establece "su deseo de renovarla" aclarando que hace referencia a la presentación de la documentación</p>	No aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1. en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad". De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.</p>
167	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.9. Para efectos de control y vigilancia de la afiliación del conductor al Sistema de seguridad social del conductor no es posible efectuar su seguimiento de forma bimensual; para lo cual debe reducirse éste término mensual. En cuanto al parágrafo dos se debe indicar cual es el pazo que se fijará para establecer las características de la Tarjeta de Control</p>	No aceptada	<p>Frente a la observación presentada al literal b), e aclara la redacción del artículo 2.2.1.3.9.10., en el siguiente sentido: "Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignado al conductor identificación completa del mismo. Este registro constituye una garantía según la cual la empresa afirma que al momento del registro, todos los requisitos para la expedición de la tarjeta de control del conductor y los relacionados con la tarjeta de operación del vehículo que conducirá se encuentran vigentes" con respecto a que el documento tarjeta de control sea virtual, cabe señalar que el artículo 2.2.1.3.9.12 del proyecto de Decreto, establece que la tarjeta de control deberán ser físicas, hasta tanto no sean reglamentadas las condiciones para que estos documentos sean digitales. No obstante se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo</p>
168	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. Se debe agregar en el literal b) como cumplimiento de los requisitos la verificación de las pólizas de responsabilidad civil, contractual y extracontractual. En cuanto al parágrafo 2 complementar que el documento de tarjeta de control pueda ser portada de forma virtual.</p> <p><b>artículo propuesto ver comentarios</b></p>	No aceptada	<p>Frente a la observación presentada al literal b), e aclara la redacción del artículo 2.2.1.3.9.10., en el siguiente sentido: "Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignado al conductor identificación completa del mismo. Este registro constituye una garantía según la cual la empresa afirma que al momento del registro, todos los requisitos para la expedición de la tarjeta de control del conductor y los relacionados con la tarjeta de operación del vehículo que conducirá se encuentran vigentes" con respecto a que el documento tarjeta de control sea virtual, cabe señalar que el artículo 2.2.1.3.9.12 del proyecto de Decreto, establece que la tarjeta de control deberán ser físicas, hasta tanto no sean reglamentadas las condiciones para que estos documentos sean digitales. No obstante se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo</p>

168	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.12. Sugerimos que se adopte por el proyecto de reforma al Decreto que el documento Tarjeta de Control sea el documento expedido por el transportador de forma física o virtual. En cuanto al párrafo es necesario que se indique cuál es el plazo para la reglamentación.</p> <p><b>artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.9.12. Obligación de portar la Tarjeta de Control.</b> Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo acreditando a un conductor específico como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte, natural o jurídica, debidamente habilitada que la expide 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 en un lugar visible al usuario la Tarjeta de Control impresa o virtual. Párrafo. Hasta tanto el Ministerio de Transporte dentro del plazo (XX) no reglamente la Tarjeta de Control digital, será exigible la tarjeta de control física.</p>	No aceptada	<p>El párrafo 2 del artículo 2.2.1.3.9.10, establece que " Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en la vía.</p>
170	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.9.13. Se sugiere incluir un nuevo artículo que regule la retención de la Tarjeta de control .</p> <p><b>artículo propuesto.</b> Artículo XXXXXXXXX. Retención de la Tarjeta de Control. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de control en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad de transporte competente para efectos de la apertura de la investigación correspondiente</p>	No aceptada	<p>El régimen sancionatorio es de reserva legal, por lo tanto, esta solicitud no hace parte de la reglamentación del presente proyecto de Decreto</p>
171	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Sugerimos que los estudios de costos sean elaborados o actualizados dentro de los últimos sesenta (60) días calendario de cada año y que el establecimiento de la tarifa sea de manera anual. Aprovechamos la oportunidad para solicitar la revisión de la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999 ya que fueron actos expedidos hace más de 10 años los cuales respondían a la realidad del momento.</p> <p><b>artículo propuesto ver comentarios</b></p>	No aceptada	<p>Si queremos que los estudios de costos para las tarifas reflejen las variaciones de los costos en el año inmediatamente anterior para al menos mantener las posibilidades adquisitivas y operativas necesarias para el servicio, los análisis base deben contener las variaciones anuales completas de enero a diciembre, a ceder a que se realicen antes de acabar el año nos llevaría a una tendencia según la cual los análisis estarían atrasados en datos y sus variaciones al menos 60 días. Los estudios del DANE y de otros analistas económicos para revisar los comportamientos anuales en el país, generalmente son emitidos durante el primer trimestre de cada año, respecto del año anterior.</p> <p>Ahora bien, respecto de su observación relacionada con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, el texto mismo del proyecto de Decreto, establece que podrá ser modificada o sustituida, en consecuencia actualizar esta resolución no sería objeto de <del>este proyecto de Decreto, si no de un acto administrativo.</del></p>
172	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.11.1. Referente al literal d) Permitir el acceso a las plataformas tecnológicas debidamente registradas, para la verificación de conductores, vehículos, tarjetas de operación y tarjetas de control autorizadas vigentes. Se debe incluir que dicho acceso se realice a través de una empresa responsable debidamente habilitada.</p> <p><b>artículo propuesto (-)</b></p>	No aceptada	<p>El concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las empresas de transporte procesionen el uso de su propia plataforma crea una barrera injustificada de acceso al mercado y proponen que por el contrario las normas que se expidan deben exigir que las empresas de transporte permitan a todos sus conductores el uso de todas las plataformas tecnológicas habilitadas. En consecuencia, el proyecto de Decreto acoge en este sentido el concepto de la SIC.</p>
173	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo 2.2.1.3.13.1.</p> <p>1. Se debe incluir que las plataformas tecnológicas operen a través de una empresa de transporte responsable debidamente habilitada para prestar el servicio de transporte.</p> <p>2. La empresa de transporte es la que gestiona y tramita la tarjeta de operación. Sin embargo, se cuestiona qué ocurre cuando surge una responsabilidad en la prestación del servicio, ¿Responde la plataforma tecnológica? O ¿Responde la empresa que presta el servicio de transporte?</p> <p>3. En cuanto al párrafo 1 la plataforma tecnológica debe operar a través de la empresa de transporte responsable habilitada. Sugerimos que se aclare la responsabilidad que contrae la empresa responsable de prestar el servicio de transporte y las plataformas tecnológicas. Incluir dentro de la redacción el registro que</p>	No aceptada	<p>Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación</p>
174	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Esta facultad de prestar un servicio compartido puede ser confundido con la prestación de un servicio colectivo y contradice el artículo 2.2.1.3.6.3 del presente proyecto de Decreto. Sugerimos mejorar la redacción el aparte del artículo 2.2.1.3.6.3 que hace relación al servicio colectivo.</p>	No aceptada	<p>Se elimina del proyecto de Decreto de Decreto el artículo que establece las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
175	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	<p>Artículo o 2.2.1.3.15.1. Este artículo nada tiene que ver con la regulación del transporte público mediante taxis. La reglamentación de los contratos de leasing y renting es propia de las normas comerciales, incluidas sus obligaciones, sin que pueda definirse el alcance de tales obligaciones dentro de las normas del transporte, dado que no es su naturaleza. Sugerimos eliminar</p>	No aceptada	<p>El proyecto de Decreto precisamente se refiere a las obligaciones, que en materia de servicio público de transporte, corresponden a los propietarios de los vehículos, en este caso al locatario, respecto de los conductores, cuando el vehículo haya sido adquirido en las modalidades leasing o renting. En conclusión, no se refiere a obligaciones relacionadas con el contrato de arrendamiento financiero, si no a obligaciones propias del</p>

176	18 de marzo de 2021	Fabian Quintero Valencia Tax Individual	Incluirse que la operación de dichas plataformas sea a través de una empresa responsable prestadora del servicio de transporte.	No aceptada	Previamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conecta al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en garantizar que su sistema permita solo la conexión del usuario con el vehículo y el conductor autorizados (tarjeta
177	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.1.2. me permito mencionar la problemática que el sector de transporte Teniendo en cuenta que la normativa por la cual se ejerce el control y vigilancia para el sector, incluye Leyes y Decretos de hace más de 20 años, resulta complejo para los actores del sector, dar cumplimiento al 100 % de los requisitos exigidos, adicionado a lo anterior, que dichos requerimientos exigidos a las empresas de transporte, terminan en la expedición de fallos que desencadenan millonarias multas y sanciones que conllevan al embargo de bienes, perjudicando la economía de todo un sector, que ha estado afrontando una crisis general durante los últimos años	No aceptada	En relación a la interpretación de las normas que hace la secretaría de movilidad, no es objeto de la presente reglamentación. Por otra parte, es necesario precisar que las empresas deben dar estricto cumplimiento en la normatividad contenida en el Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, y los Decretos reglamentarios expedidos por el Gobierno nacional, como las resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte.
178	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.4.1. Se considera que lo propietarios, son directamente responsables junto con las empresas de transporte y deben ser incluidos en la norma, con la finalidad de promover el compromiso en cuanto al cumplimiento del requisito que tiene que ver con la seguridad social de cada uno de los conductores, ya que, la relación contractual en nuestro sector, se presenta entre los propietarios de los vehículos y los conductores y es entre estos dos actores, de manera bilateral, que se estable las normas de subordinación, remuneración y horario, constituyendo así la vinculación laboral, del mismo modo, son los propietarios de vehículos quienes reciben y administran la utilidad recibida por la prestación del servicio de transporte público en los vehículos taxi.	No aceptada	La forma de afiliación no es competencia del Ministerio de Transporte y ello se encuentra regulado por el Ministerio del Trabajo, esto en el Decreto Único 1072 de 2015 del sector trabajo en su artículo 2.2.1.6.1.2, establece la forma de afiliación de los trabajadores, por lo que cualquier propuesta de ajuste a la misma extralimita las funciones de esta cartera ministerial.  No obstante, en el proyecto de Decreto se establece que los conductores deben estar afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia, como lo establece el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.  Por lo anterior, la presente solicitud se trasladará al Ministerio del Trabajo por competencia.
179	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.6.2. donde se menciona la permanencia en el servicio, puntualmente en su párrafo 2 que dice "en todo caso la autoridad de tránsito competente donde está registrado el vehículo debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio, antes de entregar la placa de servicio particular" Frente a esto, quiero manifestar que ya existió en el pasado, donde se presentaron los escenarios de conflicto a la hora de realizar la desintegración vehicular, facilitando actividades delictivas en temas de asignación de derechos de reposición, sin contar con el impacto negativo que produce la incorporación de vehículos antiguos que ya no cuentan con óptimas condiciones, en temas de daño ambiental y contaminación, por estas razones se había eliminado la posibilidad de cambio de color y se limitó todo a desintegración vehicular de estos.	No aceptada	Frente a la propuesta de chatarrización de vehículos por cambio de servicio, si bien la política pública pretende permitir el cambio de servicio público a particular, no podría incluirse la obligación de chatarrizar el vehículo, precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias.
180	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.6.4. la implementación del dispuesto en el párrafo 1 y 2, significaría una problemática en cuanto a la labor de control y vigilancia de la circulación de vehículos automotores, ya que, al no exigir el uso de planillas de viaje ocasional, tal y como se dispone en el párrafo 1, se pierde la trazabilidad de la información que es direccionada a la plataforma digital dispuesta por el Registro Nacional de Tránsito RUNT, con la finalidad de poder ser consultada por las autoridades de tránsito.  Por otro lado, en lo dispuesto en el párrafo 2, se identifican posibles limitantes en cuanto a la labor de control en vía, teniendo en cuenta que las condiciones de exigencia del uso de las planillas de viaje ocasional se encuentran un poco confusas.	No aceptada	La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. En caso de requerirse información sobre los viajes realizados en los horario establecidos en el párrafo 1 del artículo 2.2.1.3.6.4, se realizó el estudio necesario.
181	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.7.6. Es necesario establecer mecanismos para optimizar la eficacia en cuanto a los tiempos de respuesta por parte de las entidades distritales para la expedición de resoluciones ya que, los procesos se extienden y pueden tomar más de 6 meses, todo lo anterior con la finalidad de promover la eficiencia y libre competitividad en el sector.	No aceptada	Los tiempos para decidir sobre la desvinculación ya están dados en el presente proyecto de Decreto, por lo que el cumplimiento de los mismos, se salen de la órbita del proceso regulatorio y corresponden a las autoridades de control.
182	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.8.2. consideramos que el ingreso de vehículos debe ser solamente con equipos nuevos, de modelo reciente, con la finalidad de promover la competitividad del sector y renovando la flota vehicular para disminuir el impacto medio ambiental causado por emisiones contaminante	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.8.2, se refiere a vehículos nuevos o no usados, y conforme a la definición son tecnologías recientes y son vehículos cero kilómetros. De otro lado, la excepción a la cual se refiere el párrafo 3 de este artículo se refiere a vehículos que ya hoy están prestando el servicio como programas especiales.
183	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.9.1. Se considera importante resaltar la viabilidad de virtualizar las tarjetas de operación, con la finalidad de ser más eficientes en cuanto a los tiempos de entrega y agilizar los trámites en las entidades distritales, por lo que deben existir direccionamientos nacionales para que exista comunicación directa y agil entre entidades, alimentando bases de datos como la del RUNT, y dando paso a iniciativas tales como SINNVIT.	No aceptada	Se ajusta redacción en el texto del artículo, indicando que La (?) tarjeta de operación es el documento único físico o digital (...)

184	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.9.6. Sobre lo que se sugiere adicionar que las empresas de transporte cuentan con programa de mantenimiento preventivo para los vehículos, no se puede desconocer que el desarrollo de dicho mantenimiento preventivo es desarrollado por el propietario o conductor del vehículo, ya que, las empresas de transporte no cuentan con flota propia, por lo que cada propietario determina el lugar y la metodología por la cual realiza el mantenimiento preventivo de su vehículo, por lo que se considera que este sería otro requisito más, que perjudicaría al sector sumándose a la mala interpretación de la norma, desconociendo que el sector de transporte público individual de pasajeros tipo taxi no cuentan con rutas, despachos, ni horarios, razón por la cual sugerimos eliminar este requisito para realizar el trámite de renovación de la tarjeta de operación y dejar el desarrollo de dicho trámite como se encuentra actualmente.	No aceptada	Quien ostenta el título habilitante y por lo tanto es el autorizado para prestar el servicio público de transporte, es la empresa de transporte, en consecuencia, es esta la responsable de garantizar las condiciones de seguridad en el servicio, no solo con los vehículos propios si no con los de terceros vinculados a ella, por lo cual es la empresa la responsable de contar con el programa de revisión y mantenimiento preventivo de los equipos
185	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.9.6. Sobre lo que se sugiere adicionar que los propietarios de vehículos están en la obligación de cumplir con los demás requisitos que tienen que ver con el trámite de renovación de tarjeta de operación del automotor	No aceptada	Revisados los requisitos para obtener y renovar la tarjeta de operación, todos corresponden y pueden ser obtenidos por la empresa que es la que debe hacer la solicitud para obtener o renovar ante la autoridad competente cuando previamente el propietario del vehículo, ha manifestado su intención de continuar con el vehículo de su propiedad con la empresa, los otros documentos a los que podría referirse en su petición, son propios del contrato de vinculación, no del trámite de vinculación
186	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.9.9. Sobre lo que se considera importante recalcar la necesidad de la participación de los propietarios en todo proceso de acreditación de su conductor ante las empresas de transporte, ya que, son ellos quienes perciben el ingreso directamente y quienes cuentan con la figura de contratación laboral con sus conductores teniendo en cuenta que son quienes establecen horarios, remuneración y subordinación, por lo que están en la obligación de velar por el bienestar de sus conductores de manera conjunta con las empresas. del mismo modo, la referendación de la tarjeta de control debe hacerse mensual y no bimestral como se proponen en el proyecto de Decreto, teniendo en cuenta que uno de los requisitos para referendar dicha tarjeta de control, es contar con la seguridad social vigente, la cual tiene periodicidad mensual.	No aceptada	La participación de los propietarios el servicio publico de transporte, de conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996, se relaciona directamente con la vinculación de sus equipos a empresas habilitadas que cuentan con permiso para la prestación del servicio público, teniendo en cuenta que estas empresas pueden ejercer esta actividad con equipos propios o de terceros que son vinculados a ella. La vinculación es la incorporación de un vehículo al parque automotor de la empresa el cual operará bajo la responsabilidad de esta; por lo tanto, la empresa no está contratando a un vehículo para prestar el servicio, si no que está adquiriendo la posibilidad de usar el vehículo como medio para prestar el servicio público que le ha sido a ella autorizado. Ahora bien, la vinculación del vehículo 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, este contrato de vinculación se registrará por las normas del derecho privado y como bien lo establece el proyecto de Decreto, es en este contrato en el que las partes deben establecer como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad, entre otras. De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al Decreto, establecen que tanto la tarjeta de operación, como la tarjeta de control deberán ser físicas, hasta tanto no sean reglamentadas las condiciones para que estos documentos sean digitales. No obstante se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en
187	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Por otro lado, solicitamos sea tenida en cuenta la experiencia desarrollada en la pandemia, en donde se estaba manejando la tarjeta de control virtual	No aceptada	Respecto de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, el texto mismo del proyecto de Decreto, establece que podrá ser modificada o sustituida, en consecuencia actualizar esta resolución no sería objeto de este proyecto de Decreto, si no de un acto administrativo expedido por el Ministerio de Transporte luego de realizar el estudio pertinente.
188	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.10.1. Tiene que ver con los estudios de costos para el establecimiento de la tarifa, teniendo en cuenta normativas tales como la Ley 4350, la cual cuenta con un contenido muy antiguo y obsoleto, que desconoce totalmente la dinámica del sector, dichos estudios reducen la posibilidades de ser competitivos de cara a las otras alternativas existentes en el mercado, por lo que se propone que existan estrategias de autorregulación o la existencia de tarifas piso y techo que permitan a las empresas ser más eficientes y competitivos de cara al usuario.	No aceptada	Respecto de la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, el texto mismo del proyecto de Decreto, establece que podrá ser modificada o sustituida, en consecuencia actualizar esta resolución no sería objeto de este proyecto de Decreto, si no de un acto administrativo expedido por el Ministerio de Transporte luego de realizar el estudio pertinente.
189	18 de marzo de 2021	Ernesto Sandoval Agudelo Fenaltax - Taxis teleclub	Artículo 2.2.1.3.10.2. Sobre la rigurosidad del valor a cobrar al usuario puntualmente en el numeral 1, se sugiere eliminar, teniendo en cuenta que no se considera como componente de innovación la implementación de más hardware, ya que los vehículos cuentan con dispositivos celulares que pueden hacer las veces de cualquier dispositivo electrónico, por medio del cual, se puede hacer la liquidación de la tarifa de la misma manera, del mismo modo que no se puede desconocer lo ocurrido con la implementación del modelo caótico de taxi inteligente y el requerimiento de implementación de tablet en los vehículos en el año 2018, lo que significó un estancamiento en el desarrollo de normativas proactivas para el sector y un sobre costo a la cabeza de los conductores.	No aceptada	Cuando en el proyecto Decreto, nos referimos a "Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo", estamos dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que define: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada", se dice que es electrónico, porque es el dispositivo al que se le puede hacer control metroológico, de conformidad con lo establecido por la SIC. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico.

190	18 de marzo de 2021	Alejandro Mojica	<p>1. En varios de los artículos del decreto se afirma que se habilitarán plataformas tecnológicas que podrán liquidar el costo del servicio del taxi con anterioridad de la prestación del recorrido. Esto quiere decir que tendrá un algoritmo o similares que definirá el costo del servicio, esta forma de definir el costo, ¿está aprobado por la superintendencia de Industria y comercio? ¿Estas plataformas son dispositivos de medición, como las básculas, o las bombas de gasolina? Es impropio que este decreto deje a la relatividad del GPS y a cálculos aproximados, lo que debe medirse con precisión como es el costo de una tarifa vigente. Por lo tanto, en cambio de la plataforma debe reiterarse el uso obligatorio de los taxímetros electrónicos, como ocurre en grandes ciudades como Nueva York, París o Londres. Los usuarios queremos precisión en el cobro, no tarifas abiertas a la oferta y la demanda y la fragilidad de los servicios por Red de datos.</p>	<p>No aceptada</p> <p>El artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que la "el valor" del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente. y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan. No hay ninguna disposición de rango legal que obligue a que el único medio para calcular el valor a cobrar al usuario sea lo que en su observación denominan taxímetro. Es importante precisar que No es cierto que la Superintendencia de Industria y Comercio considere que el único dispositivo para calcular el valor del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, sea el "aparato" taxímetro. En efecto, la Superintendencia de</p>
191	18 de marzo de 2021	Alejandro Mojica	<p>2. A propósito de lo anterior, se señala en este decreto que existe una normatividad para la producción de los taxímetros para los automóviles de servicio taxi en las ciudades, ¿por qué no se aplica y reglamenta su implementación? Es fundamental que estos dispositivos que son más precisos, sean los que liquiden el costo y la plataforma sirva para las funciones que se señalan en el decreto.</p>	<p>No aceptada</p> <p>El artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que la "el valor" del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente. y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan. No hay ninguna disposición de rango legal que obligue a que el único medio para calcular el valor a cobrar al usuario sea lo que en su observación denominan taxímetro. Es importante precisar que No es cierto que la Superintendencia de Industria y Comercio considere que el único dispositivo para calcular el valor del servicio de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, sea el "aparato" taxímetro. En efecto, la Superintendencia de</p>
192	18 de marzo de 2021	Alejandro Mojica	<p>En el decreto hay un error que ocurre en la relación entre el cliente y en la obtención del servicio del taxi. Por ejemplo, si soy un cliente que no tengo en el celular ninguna aplicación que se encuentre afiliada con plataformas tecnológicas y tomo el servicio en la calle, ¿cómo puedo enterarme del costo de la carrera sino existe el taxímetro? Complicámoslo un poco más, si no conozco la dirección a donde mi dirijo, pero más o menos tengo una ruta para llegar, ¿cómo pueden liquidar el costo del servicio desde una aplicación? En pocas palabras, las plataformas y sus aplicaciones NO son dispositivos de medición avaladas por la Superintendencia de Industria y Comercio, por lo tanto, no debe asignarse en el decreto como liquidadores del costo del servicio de transporte individual tipo taxi.</p>	<p>No aceptada</p> <p>El artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que la "el valor" del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente. y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan. No hay ninguna disposición de rango legal que obligue a que el único medio para calcular el valor a cobrar al usuario sea lo que en su observación denominan taxímetro. Es importante precisar que No es cierto que la Superintendencia de Industria y Comercio considere que el</p>

183	18 de marzo de 2021	Alejandro Mojica	Sugiero como ciudadano, que el decreto defina la obligatoriedad de tener taxímetros con un funcionamiento electrónico físico y verificable, con seguridad de que no puedan ser adulterado, como se muestra en diferentes taxímetros alrededor del mundo. Para ello debe aplicarse la norma técnica que al Superintendencia de Industria y Comercio sancionó.	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.10.2. claramente dispone que la el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas fijadas por la autoridad de transporte competente, y como política pública se establece que cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de: Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo (Taxímetro según artículo 2º de la Ley 769 de 2002), o a través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo. Así mismo establece que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. Adicionalmente el parágrafo 1 del mismo artículo, señala que cuando se use dispositivo electrónico instalado en el vehículo este deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adición, modifiquen o sustituyan. No hay ninguna disposición de rango legal que obligue a que el único medio para calcular el valor a cobrar al usuario sea lo que en su observación denominan taxímetro. Es importante precisar que No es cierto que la Superintendencia de Industria y Comercio considere que el
194	19 de marzo de 2021	Superintendencia de Industria y Comercio	El artículo 2.2.1.3.11.1. Establece los parámetros y obligaciones a cumplir para el tratamiento de datos personales requeridos en el "Sistema de Información y Registro de Empresa, Conductores de Vehículos", esta Superintendencia señala que conforme el artículo 26 del decreto 1377 de 2013 "los responsables de tratamiento de datos personales deben ser capaces de demostrar a petición de la Superintendencia de Industria y Comercio, que han implementado medidas apropiadas y efectivas para cumplir con las obligaciones establecidas en la ley 1581 del 2012". En este sentido las autoridades de transporte competentes en cada jurisdicción están obligadas a establecer medidas útiles, apropiadas y efectivas para cumplir sus obligaciones legales. Dichas herramientas deben ser objeto de revisión y evaluación permanente, a fin de determinar su nivel de eficacia en cuanto al cumplimiento del grado de protección de los datos personales. Adicionalmente tendrán que evidenciar y demostrar el correcto cumplimiento de los deberes. En razón a lo expuesto, solicitamos modificar la redacción del parte citado, señalando expresamente las obligaciones legales y reglamentarias para dar estricto cumplimiento a las normas sobre tratamiento de datos personales conforme al principio de responsabilidad demostrada dentro del "Sistema de Información y Registro de Empresa, Conductores de Vehículos", como conductores de vehículos. Superemos la siguiente reacción: "(...) El sistema de información que utilice deberá: (...) e) Permitir, en línea de tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información. El tratamiento de datos personales que realicen las autoridades de transporte competentes en cada jurisdicción debería realizarse de manera legal, lícita, confidencial y segura dando estricto cumplimiento a las normas sobre tratamiento de datos personales previstas en el artículo 15 de la Constitución Política de Colombia, la Ley estatutaria 1581 del 2012 y sus normas reglamentarias. <del>Se adoptarán medidas de responsabilidad demostrada.</del> "	Se modifica el literal e del artículo 2.2.1.3.11.1, del Proyecto de Decreto.	
195	19 de marzo de 2021	Superintendencia de Industria y Comercio	Los dispositivos electrónicos instalados en el vehículo, usados para la liquidación del precio a cobrar al usuario, cumplan con el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017 de la Superintendencia de Industria y Comercio. En este sentido, consideramos pertinente incluir una disposición en la que indique la competencia de las autoridades de transporte Distritales, Municipales y Metropolitanas, para llevar un registro de los dispositivos electrónicos (taxímetros) que se utilicen en sus respectivas jurisdicciones, así como de las personas naturales o jurídicas que se dediquen a su fabricación, mantenimiento y reparación. Conforme a lo anterior, cabe anotar que esta Superintendencia se encuentra realizando la modificación del reglamento técnico contenido en la mencionada Resolución 88918 de 2017, para lo cual resultaría concordante a lo que allí se determina, que las autoridades de transporte cuenten con dicho registro. De manera que el control que se realice sea coordinado y eficiente. Adicionalmente, se solicita incluir una disposición para que las autoridades de transporte Distritales, Municipales y Metropolitanas determinen el término de transición para el cumplimiento del reglamento técnico contenido en la Resolución 88918 de 2017, respecto de los dispositivos electrónicos (taxímetros) que se encuentran en servicio en sus jurisdicciones. Pues dicha situación excede las competencias de esta Superintendencia. Conforme a lo expuesto, se sugiere la siguiente redacción: Artículo 2.2.1.3.10.2 "Parágrafo 1. El dispositivo electrónico instalado en el vehículo al que se refiere el literal a) del numeral 1. Del presente artículo, deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adición, modifiquen o sustituyan. Las autoridades de transporte Distritales, Municipales y Metropolitanas deberán llevar el registro de los dispositivos electrónicos que se utilicen en sus jurisdicciones, así como de las personas naturales o jurídicas que se dediquen a su fabricación. Estas autoridades determinarán el término de transición aplicable para dar cumplimiento al reglamento técnico contenido en la Resolución 88918 de 2017, respecto de los dispositivos electrónicos que se encuentran en servicio en sus jurisdicciones. Cuando se use plataforma tecnológica, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio responderá a un módulo que será parte	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.10.2, parágrafo 1, en el sentido de indicar, que: "De conformidad con el artículo 1, numerales 8.14 y 8.19 de la Resolución 88918 de 2017 o las normas que la adición, modifiquen o sustituyan, las autoridades de transporte de la jurisdicción, ejercerán las funciones de inspección, vigilancia y control, dando cumplimiento a la reglamentación expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio, para la operación del Sistema de Información, incluidos sus registros, al que se refiere la mencionada resolución".	
196	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	Artículo 2.2.1.3.2.1. Parágrafo. Es importante incluir la desvinculación administrativa ya que es un procedimiento el cual hace parte de la realidad legal y jurídica del sector.	No aceptada	Esta solicitud no tiene relación con el artículo citado, las disposiciones relacionadas con la desvinculación administrativa están contenidas en el artículo 2.2.1.3.7.6
197	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	Artículo 2.2.1.3.6.2. Se debe ampliar la información de acuerdo la Resolución 2501 de 2015 artículo 1, ya que el vehículo pierde el derecho de reposición en el momento de no renovar tarjeta de operación después de 5 años o 2 años después de cancelar la matrícula se perderá dicho derecho. Adicionalmente, se debe aclarar los casos que los vehículos se encuentran inmersos en procesos judiciales ya que los rodantes no tendrán la tarjeta de operación vigente.	No aceptada	Se mantiene el término de (18) dieciocho meses, considerando que es un plazo razonable para realizar la reposición. De otro lado, se aclara, que el proyecto de Decreto a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, no se les fija capacidad transportadora, ya que está se predica como capacidad transportadora global de la jurisdicción y los vehículos una vez, cuentan con licencia de tránsito (es decir, están copando capacidad transportadora global), pueden vincularse a cualquier empresa legalmente

198	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.6.3. En los últimos años se ha visto el incremento de vehículos en Colombia y con mayor preponderancia en Bogotá vehículos particulares y motocicletas lo que hace que aumente el tráfico y congestión haga casi imposible tomar el servicio de un taxi en horas pico. Lo anterior, para recordar que hoy día en la capital se esta promoviendo el uso de vehículos compartidos lo cual genera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aumento de uso de APPs ilegales</li> <li>2. Regular el numeral anterior sin ser habilitados para dicha prestación del servicio</li> </ol> <p>Por lo tanto, si esta decisión acoge a vehículos particulares para disminuir el tráfico, ayudar al medio ambiente y congestión, es importante evaluar a fondo los beneficios para unos y consecuencias para este sector, pues en su mayoría de veces si se presta servicio colectivos es a razón de que los pasajeros esta de acuerdo en realizar este recorrido y porque es imposible tomar un taxi en algunas horas del día y el transporte público masivo se encuentra totalmente congestionado o no llega a esos puntos.</p> <p>Se recuerda que esta modalidad de transporte cumple con los requisitos mínimos para transportar a la ciudadanía teniendo amparos como las pólizas de responsabilidad civil contractual y.</p>	No aceptada	Se esta regulando una medida para el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi, no particular
199	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4. Parágrafo. Sugiero que este parágrafo no se reglamente, toda vez que hoy día con la virtualidad de la planilla de viaje ocasional ha mejorado el proceso y la credibilidad de los viajes fuera del radio de acción permitido. Reglamentar este parágrafo abre una brecha de desorden, desconfianza y se genera para uso indebido de los conductores de taxi, pasajeros e incluso de los mismos agentes de tránsito.</p>	No aceptada	La medida sería de gran ayuda para la movilidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades
200	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.7.3. Indispensable incluir en el numeral 2 de este artículo la duración del contrato ya que, si se deja abierto, no tendría sentido realizar las desvinculaciones administrativas pues en nuevos contratos de las empresas podrán dejar como permanencia mínima de X tiempo, entonces el propietario no podrá de cambiar de empresa ni por este mecanismo ni como desvinculación administrativa.</p>	No aceptada	El Ministerio de Transporte establece que el contrato de vinculación debe esdrar sujeto a un término, en tal sentido, el término que se pacte esta sujeto a la autonomía de la voluntad privada entre las partes.
201	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.7.4. Considero que se debe ampliar el término para la reposición de los rodantes, ya que se tienen múltiples casos que se tiene pérdida total, hurto y otro evento y en efecto se realiza la cancelación de matrícula y tarjeta de operación del vehículo sin embargo, no pueden realizar la respectiva reposición ya que puede tener una multa, embargo, medida cautelar, estar en proceso de sucesión y otros, lo cual hace que los tiempos se extiendan y que se dificulte realizar la reposición porque se depende de los tiempos de otras entidades.</p>	No aceptada	Se mantiene el término de (18) dieciocho meses, considerando que es un plazo razonable para realizar la reposición
202	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>La Secretaría Distrital de Movilidad para el caso de Bogotá, primero no incluyen los costos reales de un taxi lo cual debería tener en cuenta los estudios de costos realizados por las empresas pues son estas las que finalmente tienen contacto directo con los propietarios y los conductores.</p> <p>Por otro lado, en dichos estudios no se han incluido los vehículos particulares prestando servicio individual, es decir, siendo ilegales estos deben ser incluidos para que los estudios realmente lleven a una toma de decisiones coherentes a la realidad de los datos.</p>	No aceptada	La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, se ajusta el artículo 2.2.1.3.8.3 en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la
203	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.9.6. Por motivos de verificación y seguridad considero que la información básica de las tarjetas de operación deberían ser subidas al RUNT tal y como se muestra el SOAT o la revisión técnico mecánica, lo anterior por los casos de los vehículos que se encuentra inmersos en procesos judiciales, hurtos y otros que se hace necesario saber cuál fue por lo menos su última tarjeta de operación y en qué empresa.</p>	No aceptada	En el proyecto de Decreto, artículo 2.2.1.3.11.2, parágrafos 3 y 4, refiriéndose a Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, establece claramente que " Parágrafo 3º. La información de que trata el presente artículo deberá ser manejada por parte de las autoridades competentes, de conformidad con las normas vigentes sobre la protección de datos. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los que se expidan por el Ministerio de Transporte para la correcta interconexión de este Sistema al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte - SINITT. Parágrafo 4 El Ministerio de Transporte, establecerá los lineamientos para que las autoridades de transporte en su jurisdicción, carguen y mantengan actualizada la información contenida en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y Vehículos, a que se
204	19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.9.9. En la actualidad la tarjeta de control es expedida o referendada cada 30 días, ya que se debe presentar el pago de la planilla PILA de seguridad social la cual se realiza el pago una vez al mes. En caso de que quedara como se propone bimensual es decir dos veces al mes, generaría:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desgaste en tiempo por parte de los conductores ya que tendrían que acercarse a las empresas a realizar el trámite dos veces al mes</li> <li>2. Desgaste administrativa ya que las empresas deberán corroborar dos veces al mes por conductor las planillas PILAS que sean reales y que se encuentren pagas</li> <li>3. Aumento de documentación</li> <li>4. Confusión en los tiempos de la referendación, ya que a todos los conductores no se les vencería el mismo día y se debe contemplar a los que se les venza en días domingos y festivos</li> </ol>	No aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1. en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad". De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.

19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. . Se hace importante que se especifique en esta reglamentación:</p> <p>1. Que se definan cuáles deben ser los temas de capacitación</p> <p>2. Que se defina la duración y vigencia</p> <p>3. Que se indique debe ser obligatoria para todos los conductores</p> <p>4. Que se indique si las capacitaciones que ofrece la Secretaría Distrital de Movilidad cuentan o sirven en caso de una auditoría por parte de la misma, pero en diferente Subdirección pues, hoy día se tienen jornadas virtuales sin embargo la Subdirección de Control y Vigilancia de la entidad no las aprueba siendo de la misma secretaria.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar cabe señalar que los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de Educación para el trabajo y desarrollo humano, es decir estas últimas se entienden como las entidades</p>
205				
19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.9.11. Sugiero que debe ser incluidas las capacitaciones en el Sistema de Información de Registro de Conductores, toda vez que esto le da confianza y seguridad a los pasajeros que cuentan con un buen conductor</p>	No aceptada	<p>En el proyecto de Decreto, en el artículo 2.2.1.3.9.10, parágrafo 1, prevé que los programas de formación basada en competencias laborales para conductores de servicio público impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte. A su vez, se dispone que la información de las tarjetas de control harán parte del Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos.</p>
206				
19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2. numeral 1, literal a). No es apropiado dicho literal por las siguientes razones:</p> <p>1. Por la misma seguridad del conductor, pues un dispositivo fijo en el vehículo será llamativo para robar e incluso para hacer daños físicos al conductor.</p> <p>2. Actualmente en un 70% los conductores de esta modalidad de transporte cuentan con dispositivos propios que usan para la reserva de servicios</p> <p>3. Generaría un gasto adicional para el propietario y/o conductor la compra de otro</p> <p>4. Se debe olvidar el 30% de los conductores no cuentan con dispositivos pues son personas mayores que primero se debería incluir la capacitación para el uso de la tecnología.</p> <p>5. En la reglamentación debe especificar en caso de que se colocara en marcha este literal, el tiempo máximo en el que llevaría a cabo la compra de dispositivo y las capacitaciones a conductores</p>	No aceptada	<p>Cuando el proyecto de Decreto se refiere a dispositivo electrónico instalado en el vehículo, es concordante con lo establecido en la definición de Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que textualmente reza " <i>Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada</i>". Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico.</p>
207				
19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.1.3.11.2. me parece pertinente que en el Sistema de Información de Registro de Conductores debe aparecer la información básica del rodante, ya que en ocasiones los conductores no cuentan con tarjeta de control y por lo tanto no aparece ninguna información ni del conductor ni del automotor. Lo anterior, con el fin de por lo menos el pasajero tenga la información básica del vehículo así reportar a la empresa que el conductor no cuenta con tarjeta de control vigente</p>	No aceptada	<p>El sistema de información establecido en el artículo 2.2.1.3.11.2 del proyecto ya contiene la información relacionada con el registro de empresas, conductores y vehículos. Ya en lo que tiene que ver con la tarjeta de control, este documento debe ser portado por el conductor y siempre debe estar visible para el usuario durante la prestación del servicio, por lo que no se accederá a una solicitud que induzca a error al usuario</p>
208				
19 de marzo de 2021	Alejandra Paez Rico Taxi Roxi Internacional	<p>Artículo 2.2.3.14.1. Recordemos que el artículo 2.2.1.3.6.3 indica: Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte terrestre individual de pasajeros en vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto. Entonces, se contradice con el actual artículo. Es importante que se aclare de manera escrita y específica porque va generar confusión para todos los roles en este sector, pues este sería un servicio no autorizado entendiéndose por el aquel que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas. Y este da lugar a la infracción en</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
209				
19 de marzo de 2021	Sugey Faneer Jaramillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.6.2. . Considero pertinente y necesario indicar la opción o especificar que pueden hacer los propietarios de los vehículos matriculados como servicio público individual, que no expidieron Tarjeta de Operación en un término superior a cinco (5) años sin justificación alguna, y por tanto no pueden seguir prestando el servicio público individual y tampoco pueden cambiar de servicio, si bien se prevé que la única opción es desintegrar el rodante, esta opción no debe ser una presunción, tiene que estar de forma expresa en la normatividad que regula el asunto</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.6.2. del proyecto de Decreto, dispone que Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio</p>
210				
19 de marzo de 2021	Sugey Faneer Jaramillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.6.3. - La línea que unido el servicio no autorizado en un Vehículo de servicio público individual y la prestación del servicio compartido, es casi invisible, así las cosas, no es viable que por un lado se promoció o estimule el servicio compartido y por el otro, se sancione el servicio no autorizado, sin establecer expresamente sus diferencias. En consecuencia de lo anterior, considero necesario establecer normativamente las condiciones en las cuales se prestan ambos servicios, y en este punto es indispensable establecer las circunstancias de tiempo modo y lugar, en las cuales se presta el servicio, porque una cosa es prestar un servicio no autorizado, supliendo el servicio colectivo donde se cobra un valor determinado por persona (tarifa de servicio colectivo) y se espera a que este completa la capacidad del vehículo para poder iniciar el recorrido, a las situaciones en las cuales los usuarios toman el servicio público individual de manera consiente, voluntaria y de comun acuerdo, en contextos ajenos a la voluntad del conductor. Por consiguiente, no se debe dejar a la mera liberalidad de la autoridad de tránsito sancionar a un conductor por prestar un servicio no autorizado, por el simple hecho de llevar a varias personas de un punto A a un punto B, que entre todos sus usuarios paguen el valor del servicio, sin que tenga algún grado de injerencia el conductor, quien simplemente recoge el servicio de varios usuarios. En la realidad de nuestro país, no en todos los municipios, Distritos, ciudades, zonas rurales o urbanas hay un servicio público de transporte</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
211				

19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Artículo 2.2.1.3.6.4. Por la necesidad en la prestación del servicio Público, es indispensable que se continúe generando la planilla de viaje ocasional de forma electrónica las 24 horas, toda vez que cumple con las condiciones de seguridad, eficiencia y accesibilidad consagradas en nuestra norma rectora. De establecerse un horario donde NO sea exigible dicho documento, se retrocedería negativamente en cuanto al control que se ha logrado respecto a la expedición y exigibilidad de la planilla, dejando a la discrecionalidad del conductor y propietario, los recorridos a realizar fuera de su jurisdicción en	No aceptada	La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades debieran hacer los controles pertinentes.
212				
19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Artículo 2.2.1.3.7.3. En este punto es indispensable tener en cuenta que en el numeral 2, que se refiere al término del contrato de vinculación, no se señala el "término" mínimo o vigencia del contrato, por tanto no se encuentra articulado con los numerales 3 y 4 del mismo artículo. Así las cosas, la omisión en señalar el término antes descrito, generaría gran incertidumbre entre las partes que suscriben el contrato y no es dable simplemente presumir dicho término. Por lo anterior, considero necesario y pertinente dejar expresamente la vigencia mínima del contrato de vinculación.	No aceptada	El Ministerio de Transporte establece que el contrato de vinculación debe estar sujeto a un término, en tal sentido, el término que se pacte esta sujeto a la autonomía de la voluntad privada entre las partes.
213				
19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Artículo 2.2.1.3.7.4. Inicialmente estaba establecido el término de dos (2) años contados a partir de la fecha de la cancelación de la licencia de tránsito del vehículo por reponer, que ahora se disminuye a (18) meses; considero justo dejar inmovil el término inicial de dos (2) años para los casos de pérdida y destrucción del rodante, y aumentar el término en los casos de hurto y procesos judiciales (procesos ejecutivos, sucesiones y vehículos involucrados en delitos y otros), de toda vez que las circunstancias de cada caso en particular son diferentes, y mas teniendo en cuenta las dificultades y demoras en los asuntos judiciales, por consiguiente, se debe aplicar el término mas favorable para la persona que va a reponer, pues finalmente es el quien puede llegar a perder su patrimonio ante la omisión en la reposición en los términos establecidos para ello. Ahora bien, en cuanto a la asignación mediante sorteo público del derecho de matriculación que quedara en cabeza de la autoridad de transporte de la jurisdicción, ante la omisión del propietario en reponer en los términos establecidos, considero necesario ampliar mas la información, en el sentido de manifestar quien se encargara del sorteo, el objeto, características, beneficiarios, notificación a quien tenía derecho a reponer, publicidad y otros,	No aceptada	Se mantiene el término de (18) dieciocho meses, considerando que es un plazo razonable para realizar la reposición. De otro lado, se aclara, que el proyecto de Decreto a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, no se les fija capacidad transportadora, ya que está se predica como capacidad transportadora global de la jurisdicción y los vehículos una vez, cuenten con licencia de tránsito (es decir, están copando capacidad transportadora global), pueden vincularse a cualquier empresa legalmente habilitada.
214				
19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Artículo 2.2.1.3.8.3 En el estudio técnico de la capacidad transportadora al que hace referencia este artículo, considero que se debería realizar en un término inferior, mínimo cada dos (2), años, siendo necesario que ese estudio se adapte a las condiciones del mercado y del sector, mediante estudios serios, confiables, veraces y públicos.	No aceptada	De conformidad con el artículo 2.2.1.3.8.3 del proyecto de Decreto, se estableció 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 son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico al que se refiere esta disposición, a más tardar pasados dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la presente disposición y en adelante al menos una vez cada cuatro (4) años, es decir, que la autoridad podrá realizar el estudio antes de los cuatro años, si así lo
215				
19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Artículo 2.2.1.3.8.3 . Parágrafo 1 numeral 2 literal b). En este punto es necesario señalar que infortunadamente, las plataformas de transporte y/o el servicio ilegal, han evadido todas las esferas de nuestro país, no hay un control real ante dicha situación, lo que ha afectado gravemente al servicio público individual. Actualmente, continuamos con la incertidumbre en cuanto a los diversos proyectos para legalizar dichos servicios, y mas conociendo las posiciones de algunas entidades gubernamentales que claramente están apoyando dichas iniciativas, dándole la espalda al servicio legal. El gobierno nacional, no puede desconocer que la demanda en el servicio público es realmente alta, sin embargo, como lo manifiesto en líneas anteriores, en un estudio de capacidad transportadora en la modalidad servicio público individual, lo mas probable es que no sea favorable para el sector del transporte público individual, pues nadie quiere reconocer que la competencia del transporte ilegal es desmedida y mientras ellos circulan sin control alguno, las empresas de transporte	No aceptada	La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, se ajusta el artículo en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo"
216				
19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jaramillo Tatatelite	Es clara la obligación que tienen las empresas de gestionar la Tarjeta de control ante la autoridad competente, tal como lo vienen realizando, sin embargo, se presentan unas situaciones en las cuales los propietarios a pesar de las diversas notificaciones de la empresa vinculadora, no se presentan a las instalaciones de la misma en los términos de ley, a radicar la documentación necesaria para que esta realice dicha gestión, sin que esa omisión sea imputable a la empresa. Así las cosas, es indispensable hacer claridad de forma expresa, sobre la posición que debe tomar la empresa y los organismos de tránsito, ante las situaciones que describe a continuación: Vehículos que se encuentran para venta en vitrina de algún concesionario de la ciudad. Vehículos que se encuentran en parqueaderos públicos o privados porque no tienen conductor o por diferentes circunstancias personales del propietario, lo que implica que el rodante no preste el servicio público. Vehículos que se encuentran en el taller por alguna reparación de latonería y pintura causada por siniestros, accidentes y/o mantenimientos. Vehículos que se encuentran a disposición de alguna Autoridad Judicial (embargo, comiso, delitos por hurto, lesiones personales u homicidios en accidentes de tránsito). Vehículos que han sido objetos de delitos de hurto, abuso de confianza y otros. Vehículos que se encuentran en un parqueadero por disposición de los propietarios y/o administradores, dado que no han encontrado conductor para autorizar a la empresa y se encuentran en proceso de selección hasta que haya un conductor que cumpla con el perfil requerido para una buena prestación de servicio.	No aceptada	La participación de los propietarios del servicio público de transporte, de conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996, se relaciona directamente con la vinculación de sus equipos a empresas habilitadas que cuentan con permiso para la prestación del servicio público, teniendo en cuenta que estas empresas pueden ejercer esta actividad con equipos propios o de terceros que son vinculados a ella. La vinculación es la incorporación de un vehículo al parque automotor de la empresa el cual operará bajo la responsabilidad de esta; por lo tanto, la empresa no está contratando a un vehículo para prestar el servicio, si no que está adquiriendo la posibilidad de usar el vehículo como medio para prestar el servicio público que le ha sido a ella autorizado. Ahora bien, la vinculación del vehículo 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, este contrato de vinculación se registrará por las normas del derecho privado y como bien lo establece el proyecto de Decreto, es en este contrato las partes deben establecer como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad, entre otras. De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se
217				

218	19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jarammillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1. A la fecha, la refrendación de la Tarjeta de Control es mensual, por lo tanto, se desconoce la razón por la cual se establece una vigencia bimensual, cuando la seguridad social se debe cancelar mensualmente, y ya hay un control previamente establecido por parte de las empresas de transporte público individual y organismos de tránsito. En este sentido, no tendría razón de ser, establecer unos términos que afecten exponencialmente la expedición de la documentación habitual y si ahora es complicado el control, si se modifican los términos sera mas complicado aun. Tengase en cuenta por favor, que los términos deben estar articulados o alineados con los requisitos exigidos en la ley, para de esa forma evitar procesos administrativos sancionatorios a las empresas o que los conductores se confundan y omitan cumplir todas sus obligaciones a cabalidad. En suma, la omisión en el trámite de la refrendación de la Tarjeta de control puede generar Requerimientos, investigaciones administrativas y a su vez de ella se pueden desprender otras sanciones, por lo tanto considero necesario reconsiderar esta modificación.</p>	No aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1. en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad". De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que el la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.</p>
219	19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jarammillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. Parágrafo 1. En cuanto a la formación basada en competencias laborales entendido como el proceso de desarrollo de diseños curriculares, materiales didácticos, actividades y prácticas de aula destinadas a fortalecer un conjunto de conocimientos, habilidades, destrezas y actitudes que la persona combina y utiliza para resolver problemas relativos a su desempeño laboral (O.I.T), es necesario establecer un término para que el Ministerio de Transporte lo reglamente y no dejar este tema ligeramente abierto. A la fecha, a pesar de los grandes esfuerzos de las empresas de transporte en cuanto a las capacitaciones a los conductores, dando cumplimiento a la normatividad vigente, estos procesos no son formativos, son solo informativos, y si siquiera las capacitaciones realizadas por las autoridades de tránsito, cumplen con los requisitos de formación establecidos por la Ley, de hecho algunos temas no están acordes con la actividad desarrollada por los conductores. Tengase en cuenta por favor, que la omisión en dicha reglamentación debe contemplar el número de conductores a formar, la capacidad en la formación de las instituciones para el trabajo y el desarrollo y la gradualidad del proceso. Las</p>	No aceptada	<p>Respecto del parágrafo 1, de los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por el Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de Educación para el trabajo y desarrollo humano.</p>
220	19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jarammillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2. Parágrafo 1. Las empresas, propietarios y conductores, siempre hemos estado a la vanguardia tecnológica, con el objeto de generar confianza en el usuario, de brindar mayor seguridad y eficiencia en el servicio, implementar un nuevo dispositivo electrónico u otras funcionalidades, implican mayores costos, y de mejorar el servicio público, lo que termina es permitiendo que en el mercado alé un dispositivo más adherido a la oferta y la demanda, sin ser compensados los costos con los beneficios.</p>	No aceptada	<p>Cuando el proyecto de Decreto se refiere a <b>dispositivo electrónico</b> instalado en el vehículo, es concordante con lo establecido en la definición de Taxímetro según artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que textualmente reza: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada". Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico.</p>
221	19 de marzo de 2021	Sugey Fanerix Jarammillo Tatatelite	<p>Artículo 2.2.3.14.1 En cuanto al parágrafo 1, me genera duda la forma en como la autoridad de tránsito determinara cuando se presenta un servicio no autorizado o cuando se esta prestando un servicio compartido. Así las cosas, no puede quedar a discrecionalidad de la autoridad de tránsito, indicar cuando se presenta o un servicio o el otro. Para evitar confusiones es necesario establecer la diferencia expresamente en este artículo y el artículo 2.2.1.3.6.3, Numeral 2, Parágrafo, en cuanto a las características especiales de cada uno.</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
222	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.6.2. Este artículo debería hacer sus aportes en proyectos que ya estén en marcha, por ejemplo en Bogota que ya viene desarrollándose a través del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Publicas dentro del margen 2030 al 2024, el cual es incluyente en mejorar la calidad del transporte urbano, movilidad y de restricciones vehiculares. El precitado artículo debería sujetarse o acomodarse a las directrices que ya se encuentran en marcha y son direccionados por la Alcaldía Mayor de Bogota, pues por el contrario estaríamos en desiertos medioambientales y de movilidad. Inclusive no puede obviarse que el cambio de color y de placa a particular se presta para sacar provecho y recibir ingresos en</p>	No aceptada	<p>Precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias.</p>
223	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.6.3. Preceptua una regulación que ya está dada en normativas del transporte público individual como lo es la prohibición de la prestación colectiva, sin embargo ha de notarse conforme a la experiencia, que aun hay zonas de nuestra Bogota y para nadie es un secreto que a nivel nacional existe, donde el transporte es escaso y en ciertas zonas es nulo, es allí donde las personas conforme su necesidad abordan un vehículo y entre ellas mismas pagan el servicio, por principios de colaboración y el derecho a la movilidad debería excepcionarse y permitirle al individual recoger o prestar el servicio en zonas donde la cobertura de transporte aun no este y permitirles que los pasajeros paguen el servicio entre los mismos. Ello evitaría que las personas accedan a servicios</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>

224	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Viaje Ocasional para el transporte individual tipo taxi básico y ecológico, atendería a toda luces con el derecho a la igualdad de que trata el Artículo 13 de la Constitución Política de Colombia, el Transporte Público Individual tipo Taxi es uno y la modalidad no interfiere en cuanto a la prestación del servicio, se debe apuntar a tener un servicio de transporte individual de calidad, sin exception alguna por el tipo de vehículo que se utilice e inclusive no puede olvidarse que desde el año 2008 cuando se reglamento las Planillas de Viaje Ocasional a través de la Resolución 4185, su origen fue direccionado a tener un control sobre aquellos servicios ocasionales que se prestaban fuera del radio de acción y que al efecto debía ser de responsabilidad de la empresa, aún lo es a través de medios mas tecnológicos y eficaces, ello esta las 24 horas. Omitir la Planilla de Viaje Ocasional generaría un descontrol para la empresas, es por ello que no debería excluirse la Planilla de Viaje Ocasional en el Transporte Público Individual cualquier nivel que es este.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.9.9. donde se habla de una vigencia renovativa bimensual, se sale un poco de la realidad, pues si a hablamos de control en seguridad social de conductores y a duras penas los mismos cumplen con una mensualidad, el desgaste de las empresas es la exigibilidad de dos meses y corroborar si los mismos se encuentran como cotizantes activos; no se esta de acuerdo en la medida que ello generaría un descontrol, a la fecha se esta dando cumplimiento mensual al sistema SIRC implementado por la Secretaría Distrital de Movilidad, debido a los constantes controles que ejerce la Secretaría Distrital de Movilidad del que constantemente ejercen persecuciones y visitas para la verificación de conductores en cada vehículo, indudablemente perjudicaría a las empresas en ese mes donde no se encuentre la referendación. Recordemos que el sistema SIRC permite en tiempo real al ciudadano tener conocimiento quien le presta el servicio público, cada dos meses no. Aún</p>	No aceptada	<p>La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades deberan hacer los controles pertinentes.</p>
225	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.9.9. donde se habla de una vigencia renovativa bimensual, se sale un poco de la realidad, pues si a hablamos de control en seguridad social de conductores y a duras penas los mismos cumplen con una mensualidad, el desgaste de las empresas es la exigibilidad de dos meses y corroborar si los mismos se encuentran como cotizantes activos; no se esta de acuerdo en la medida que ello generaría un descontrol, a la fecha se esta dando cumplimiento mensual al sistema SIRC implementado por la Secretaría Distrital de Movilidad, debido a los constantes controles que ejerce la Secretaría Distrital de Movilidad del que constantemente ejercen persecuciones y visitas para la verificación de conductores en cada vehículo, indudablemente perjudicaría a las empresas en ese mes donde no se encuentre la referendación. Recordemos que el sistema SIRC permite en tiempo real al ciudadano tener conocimiento quien le presta el servicio público, cada dos meses no. Aún</p>	No aceptada	<p>De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.</p>
226	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control, no es una normativa nueva. Considero que para que el mismo sea requisito para la expedición de Tarjeta de Control deban de indicarse puntualmente que entidades, actualmente las entidades de control y vigilancia yerran en su interpretación en dejarnos la responsabilidad como empresas e incluso cuando en las investigaciones se indica que es competencia del SENA hacer la inclusión de los conductores y aún así apertura procesos administrativos sancionatorios en contra de las empresas.</p>	No aceptada	<p>De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.9.10 del proyecto de Decreto, los programas de formación basada en competencias laborales para conductores, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte. De otro lado, respecto de los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas <b>podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano</b> es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de Educación. El número de la tarjeta de control, corresponde a que le asigne la empresa, esto depende de las disposiciones para la organización interna de la empresa. Ahora bein, es importante resaltar que le número de cédula es un dato personal y como tal el uso que se le de en un documento, que será expuesto para consulta de todos los usuarios como es la tarjeta de control depende de la autorización concedida por el titular del documento de identificación. Así mismo, en el contenido de la tarjeta de control se especifica que debe llevarse el número de Registro asignado al conductor en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial, el cual, de conformidad con el artículo 2.2.1.3.11.1 deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información observando en todo caso el cumplimiento al Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que el proyecto de decreto establece en el artículo 2.2.1.3.11.1 el parágrafo 3 dispone que la base de liquidación del costo del servicio público será la tarifa oficialmente autorizada en la jurisdicción para el nivel de servicio que corresponda, es decir, que sin importar como se mide la liquidación de la tarifa siempre deberá usarse como base la tarifa oficialmente autorizada. Cuando se usa plataforma es necesario que la autoridad de transporte competente certifique el modulo tarifario de la misma con el objeto principal de garantizar que la base de liquidación sea la tarifa oficialmente establecida. De otro parte, vale la pena resaltar que el proyecto de Decreto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.6.1, claramente establece que cuando el usuario acceda al servicio haciendo uso de plataforma tecnologica, el valor a cobrar al usuario deberá darse a conocer a este previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación.</p>
227	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.9.11. Refiere al contenido de la Tarjeta de Control. Recordemos que la misma va encaminada a darle a conocer el usuario quien es quien presta el servicio, por ende para su identificación, seguridad y manejo es deberia tener control a través de su mismo número de cédula, pues ello permite con facilidad la veracidad en la información o sucesos que se pueden presentar durante la prestación del servicio. Inclusive facilitaría ello en tiempo real su consulta.</p>	No aceptada	<p>El número de la tarjeta de control, corresponde a que le asigne la empresa, esto depende de las disposiciones para la organización interna de la empresa. Ahora bein, es importante resaltar que le número de cédula es un dato personal y como tal el uso que se le de en un documento, que será expuesto para consulta de todos los usuarios como es la tarjeta de control depende de la autorización concedida por el titular del documento de identificación. Así mismo, en el contenido de la tarjeta de control se especifica que debe llevarse el número de Registro asignado al conductor en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial, el cual, de conformidad con el artículo 2.2.1.3.11.1 deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información observando en todo caso el cumplimiento al Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que el proyecto de decreto establece en el artículo 2.2.1.3.11.1 el parágrafo 3 dispone que la base de liquidación del costo del servicio público será la tarifa oficialmente autorizada en la jurisdicción para el nivel de servicio que corresponda, es decir, que sin importar como se mide la liquidación de la tarifa siempre deberá usarse como base la tarifa oficialmente autorizada. Cuando se usa plataforma es necesario que la autoridad de transporte competente certifique el modulo tarifario de la misma con el objeto principal de garantizar que la base de liquidación sea la tarifa oficialmente establecida. De otro parte, vale la pena resaltar que el proyecto de Decreto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.6.1, claramente establece que cuando el usuario acceda al servicio haciendo uso de plataforma tecnologica, el valor a cobrar al usuario deberá darse a conocer a este previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación.</p>
228	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2 indica: "(...) cuando se use plataforma tecnologica, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio correspondera a un modulo que sera parte del conjunto de elementos tecnologicos componentes de la plataforma tecnologica. Modulo cuya funcionalidad debera ser certificada por la autoridad de transpore competente de la jurisdicción", es de toda oposición actualmente ya se implementa tecnología para la prestación del servicio con plataforma ya existentes, cuentan con dispositivos ya en uso y no se puede pretender uno adicional o con modulos adicionales que se presten para confusión, su uso condicionado genera inseguridad no solo a los conductores sino usuarios, un descontrol y complejidad en el servicio de taxis que los obliga a migrar a la ilegalidad.</p>	No aceptada	<p>De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, sobre el particular no se acepta la observación teniendo en cuenta que la tarjeta de control existen mecanismos especializados en la reglamentación colombiana que permiten verificar dicha afiliación.</p>
229	19 de marzo de 2021	Lili Johana López Taxis 222.22.22	<p>Artículo 2.2.3.14.1. Es efectivamente contradictoria a lo establecido en el parágrafo del numeral 2 del Art. 2.2.1.3.6.3, que ya dije en líneas anteriores, no se entiende con claridad los limitantes a la prestación del servicio colectivo y el individual, es confuso, no podemos hablar de prohibiciones o alcances sancionatorios al ser distintas modalidades que a toda luces se mezclan aquí, aquí se incluye un Ente Gestor dejando de lado a las autoridades de Tránsito y Transpore, considero que se confunden facultades y la distinción entre una modalidad y otra.</p>	No aceptada	<p>No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio</p>
230	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.1. Sugerimos que dentro de la redacción del objeto del Proyecto de Decreto se incluya a las personas naturales y jurídica haciendo mención a la prestación del servicio de transporte.</p>	No aceptada	<p>Sobre el particular se debe aclarar que se incluye a la empresa de persona natural, no a la persona natural y esta disposición se encuentra contenida en el artículo 2.2.1.3.3. del proyecto de Decreto que se refiere a Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi.</p>

231	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.4. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: (...)</p> <p>Operador de Plataforma Tecnológica: Aquella empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo."</p> <p>Comentario: es importante que se aclare que el Operador de Plataforma Tecnológica es un intermediario incluyendo que opera a través de una empresa de transporte debidamente habilitada para operar en el territorio colombiano. E igualmente entramos necesario incluir dentro del artículo de definiciones el "Paz y Salvo" instrumento que propender como política pública el cumplimiento de las obligaciones adquiridas entre las partes.</p>	No aceptada	<p>Frente a la propuesta de incluir al operador de plataforma como empresa de transporte, nos permitimos informarle que es necesario garantizar la libertad de empresa, por lo cual no es posible limitarlo únicamente a este tipo de empresas, no obstante la deficiencia de plataforma claramente dispone que esta conecta al usuario con vehículos y conductores autorizados.</p> <p>Frente al paz y salvo, no es materia de esta reglamentación, intrínseca en los desacuerdos frente al contenido obligatorio de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante fallo del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.</p>
232	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.1.1. Comentario: el artículo en su redacción es confuso al no establecer con claridad la jurisdicción que ejercen las autoridades municipales respecto a la jurisdicción del área metropolitana y viceversa.</p>	Aceptada	<p>Se incluye un párrafo al artículo 2.2.1.3.1.1.: Párrafo. Una vez constituida el área metropolitana, los alcaldes municipales o distritales que la integran no gozarán de las calidades de autoridad de transporte en su jurisdicción para el servicio público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.</p>
233	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.2.3. Comentario: dentro de los requisitos encontramos que fue eliminada la exigencia de una contar con una "estructura organizacional", la cual consideramos pertinente para la prestación del servicio de forma eficiente, segura, oportuna y accesible, bajo los principios rectores del transporte como lo establece el objeto del presente proyecto. E igualmente contar con una estructura organizacional aporta al fortalecimiento y la formalización del servicio contando con recurso humano estableciendo un sistema de papeles que han de desarrollar los miembros de una empresa responsable para trabajar juntos de forma óptima y que se alcancen las metas fijadas en</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.2.3 del proyecto de Decreto, incluyendo el número 3 "Descripción de la estructura organizacional de la empresa"</p>
234	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.2.3. Lo anterior uniendolo con la exigencia de un número mínimo de vehículos, no tiene eficacia que una empresa se constituya con un objeto que no tenga relación con el servicio de transporte individual de pasajeros, y que no pueda llevar a cabo la prestación del servicio de transporte.</p>	No aceptada	<p>La capacidad transportadora esta relacionada con la jurisdicción, no con la empresa, y los vehículos pueden vincularse a al empresa legalmente habilitada que elija o prefiera. De otro lado, la propiedad de los vehículos se predica como parte de la capacidad financiera de una empresa y es por eso que para la persona jurídica se exige como requisito de habilitación la demostración de la existencia de un capital pagado o patrimonio líquido</p>
235	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.2.8. El artículo no establece que ocurre con aquellas empresas habilitadas en los Municipios que comprenden el Área Metropolitana y que cumplan con lo establecido los requisitos de habilitación para Nivel 1 (Artículo 2.2.1.3.2.3) pasan a tener radio de acción Metropolitana. Sugerimos se aclare el artículo o se complemente</p>	No aceptada	<p>En el artículo 2.2.1.3.6.3 del proyecto de Decreto cuando se define el radio de acción metropolitana, claramente dispone que los servicios existentes al momento de la creación del área metropolitana adquieren el radio de acción metropolitana, es decir las empresas continúan con su habilitación. También en el artículo 2.2.1.3.2.8 del proyecto de Decreto, establece que solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitana. De conformidad con el artículo 2.2.1.3.2.3, para la habilitación de personas jurídicas, Las empresas que se constituyan para operar en un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido correspondiente a la sumatoria del número</p>
236	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.8.1. El artículo no define si requiere de un estudio técnico para definir un estudio de la capacidad global. O si no requiere de dicho estudio "que ocurre con los vehículos que hagan parte del parque automotor de los municipios que comprenden al área metropolitana, se les permita a estos el cambio de jurisdicción dentro del área?"</p>	No aceptada	<p>En el párrafo 3 del 2.2.1.3.8.3 del proyecto de Decreto, ya determinó que "En las áreas metropolitanas, el estudio técnico para la determinación de las necesidades de equipo y en consecuencia para fijar la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, deberá realizarse por la autoridad de transporte metropolitana y deberá comprender a todos los municipios que la conforman. Par tanto, los respectivos alcaldes de los municipios que conforman un área metropolitana legalmente constituida no podrán autorizar capacidades transportadoras individualmente para sus municipios". El proyecto de Decreto debe analizarse integralmente y debe tenerse en cuenta cual es la definición de radio de acción del área metropolitana, contenido en el artículo Artículo 2.2.1.3.6.3 Radio de acción del proyecto, que comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de</p>
237	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.9.1. No se entiende los efectos de la habilitación de la Tarjeta de Operación en el Área Metropolitana La Tarjeta de Operación faculta la movilización de taxis en todos los municipios que comprenden el área metropolitana? Comentario: el articulado no es claro frente a la prestación del servicio de transporte en las áreas municipales que comprenden el Área Metropolitana y viceversa. Se sugiere aclarar o mejorar la redacción del artículo.</p>	No aceptada	<p>No es clara la observación en cuanto a la habilitación en el área metropolitana. No obstante se aclara que cuando se constituye el área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, es decir que todos los documentos necesarios para la prestación del servicio serán expedidos por la autoridad de transporte metropolitana.</p> <p>El proyecto de Decreto, se debe interpretar bajo el análisis del contenido de todo su articulado, en este sentido, se le recuerda a la observadora que el artículo 2.2.1.3.6.3, del mismo proyecto de Decreto, se refiere al radio de acción metropolitana: Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios. En consecuencia, todos los vehículos de la capacidad transportadora de los municipios que</p>
238	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	<p>Artículos 2.2.1.3.8.3. y 2.2.1.3.9.9. Sugerimos se incluya un término o plazo para reglamentarlo exigido por los anteriores articulo citados.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.8.3 en el párrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo".</p>

239	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.3.1. comentario: Pensando en la indemnización o en la reparación de una eventual víctima, encontramos que el monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) SMMLV, por persona no se en cuenta ajustado conforme a los fallos proferidos por la justicia ordinaria los cuales se encuentran muy por encima de dicha cobertura. Es por lo anterior que sugerimos de aumento este monto a cien (100) SMMLV, y que se establezcan los tipos de riesgos asegurables para prestación del servicio	No aceptada	Teniendo en cuenta al crisis de la pandemia causada por el coronavirus COVID -19, no se considera oportuno incrementar el monto asegurable, toda vez, que los mismos pueden incidir en los costos de la prima.
240	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.4.1. Comentario: se establece que la empresa debe vigilar y constatar que el conductor se encuentre afiliado al Sistema de Seguridad Social Integral, pero no solo se debe verificar dicha afiliación sino que también se verifique que el conductor se encuentre en estado activo. De nada vale que se encuentre afiliado pero inactivo en el sistema para efectos de cubrimiento.	No aceptada	La disposición del artículo 2.2.1.3.4.1 se encuentra en consonancia con el artículo 34 de la ley 336 de 1996, el cual establece que: "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, <b>así como su afiliación al sistema de seguridad social según los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.</b> La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes."
241	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.6.4. Comentario: en la prestación del servicio pueden suceder diversas eventualidades que afecten la prestación del servicio tales como congestiones vehiculares, accidentes de tránsito, situaciones técnico-mecánicas entre otros, que impiden prestar el servicio de transporte. Establecer un periodo de no exigencia de no portar la planilla de viaje bien sea física o virtual en un lapso de cuatro (04) no es práctico para el control de las autoridades competentes, ni para el	No aceptada	Por lo anterior, esta cartera ministerial no es competente para emitir sentencias de gran alcance para la movilidad. Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades
242	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.9.3. Comentario: el artículo no regula ¿Que ocurre con la Tarjeta de Operación cuyas pólizas de seguro fueron canceladas? ¿Siguen vigentes?. Se cancela automáticamente y se ve reflejado en el sistema RUNT?	No aceptada	La responsabilidad de tomar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extrac contractual, es propia de la empresa, por lo tanto mantener al día el pago de las primas, es su obligación, lo mismo que garantizar que los vehículos con los que opera lo hagan manteniendo los requisitos exigidos para la expedición de la tarjeta de operación. No debe trasladarse a los propietarios de los vehículos esta obligación. Las relaciones económicas entre la empresa de transporte y los propietarios de los vehículos se manejan a través de las reglas pactadas en el contrato de vinculación.
243	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.9.12. Comentario: haciendo analogía de la portabilidad de los documentos tales como Seguro Obligatorio (SOAT), revisión técnico mecánica, la Tarjeta de Control debe abrirse paso a la virtualidad y permitir que dicho documento se pueda expedir y portar de forma física o virtual.	No aceptada	El párrafo 2 del artículo 2.2.1.3.9.10, establece que " Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en la vía.
244	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.10.1. Comentario: los estudios técnicos podrían elaborarse al final de año y no iniciando como lo plantea el artículo, lo anterior para alinearlo con la fijación del salario mínimo y que la fijación de dichas tarifas sea de forma anual.	No aceptada	Si queremos que los estudios de costos para las tarifas reflejen las variaciones de los costos en el año inmediatamente anterior para al menos matener las posibilidades adquisitivas y operativas necesarias para el servicio, los análisis base deben contener las variaciones anuales completas de enero a diciembre, a ceder a que se realicen antes de acabar el año nos llevaría a una tendencia según la cual los análisis estarían atrasados en datos y sus variaciones al menos 60 días. Los estudios del DANE y de otros analistas económicos para revisar los comportamientos anuales en el país, generalmente son emitidos durante el primer trimestre de cada año, respecto del año anterior.
245	19 de marzo de 2021	Victoria Eugenia Estrada Camara Colombiana de Movilidad	Comentario: las plataformas deben operar a través de una empresa responsable debidamente habilitada en el territorio colombiano para prestar el servicio de transporte. De tal forma que, sus operadores, sus registros, consultas de información u otras operaciones de intermediación cuenten con un control que lo ejerza la empresa responsable de transporte	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectara al usuario con vehículos y conductores autorizados, lo que se traduce en que el vehículo deberá tener tarjeta de operación vigente y el conductor tarjeta de control vigente, ambos suministrados por la empresa de transporte habilitada. La responsabilidad del operador de la plataforma se centra en,

246	19 de marzo de 2021	Vanessa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.4. se propone la modificación de la definición Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte, teniendo en cuenta la siguiente justificación: Actualmente los sistemas de transporte masivo cuentan con unos servicios alimentadores entregados bajo un contrato de concesión y que hacen parte del sistema, que complementan el acceso al usuario al sistema, de tal manera que un servicio de taxi podría afectar esa operación de los servicios alimentadores e inclusive en aquellas integradas, por esto debe quedar claro que se puede implementar, pero en aquellas zonas donde no se encuentre prestando el servicio un alimentador o una ruta integrada.</p> <p><b>Artículo propuesto: Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte:</b> Tramo de viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, que se presta a través de equipos con tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones, siempre y cuando se encuentre dentro de la misma jurisdicción municipal y no afecte la operación de otros servicios.</p>	No aceptada	Se elimina del proyecto de Decreto la definición de primera y última milla
247	19 de marzo de 2021	Vanessa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.4. se propone la modificación del artículo, teniendo en cuenta la siguiente justificación: Con fundamento en la Ley 1625 de 2013 artículo 20, son atribuciones básicas de la Junta Metropolitana en materia de transporte: "...Adoptar las políticas de movilidad metropolitana y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben sujetarse las áreas respectivas..." por consiguiente, corresponderá a este órgano directivo, que por demás lo conforman los alcaldes de cada uno de los municipios que integran el área metropolitana, y la aceptación de todos los actores, atribuirse la competencia como autoridad única de esta modalidad de transporte en una región metropolitana.</p> <p><b>Artículo propuesto: ...</b></p>	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.1.1. del proyecto de Decreto tiene como propósito determinar quienes son las autoridades de transporte, la constitución de las áreas metropolitanas deberá registrarse conforme a las normas que rigen la materia.
248	19 de marzo de 2021	Vanessa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.2.8. Se propone la modificación del artículo, teniendo en cuenta la siguiente justificación: Con fundamento en la Ley 1625 de 2013 artículo 20, son atribuciones básicas de la Junta Metropolitana en materia de transporte: "...Adoptar las políticas de movilidad metropolitana y los instrumentos de planificación en materia de transporte metropolitano a las que deben sujetarse las áreas respectivas..." por consiguiente corresponderá a este órgano directivo, que por demás lo conforman los alcaldes de cada uno de los municipios que integran el área, y la aceptación de todos los actores, atribuirse la competencia como autoridad única de esta modalidad de transporte</p> <p>De otro lado se deberá garantizar la estabilizada jurídica de los actos administrativos, es decir, que continúen las habilitaciones para el servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi expedidos por las autoridades municipales y distritales.</p> <p><b>Artículo propuesto ver comentarios</b></p>	No aceptada	El artículo 2.2.1.3.2.8 del proyecto de Decreto tiene como propósito establecer que una vez creada el área metropolitana no se pueden habilitar servicios en el radio de acción municipal o distrital por parte de los alcaldes. el funcionamiento y la constitución de las áreas metropolitanas deberá registrarse conforme a las normas que rigen la materia.
249	19 de marzo de 2021	Vanessa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.2.8. Se propone la modificación del artículo, teniendo en cuenta la siguiente justificación: El artículo 117 parágrafo 2 de la Ley 1955 de 2019 dispone que: "... los agentes recaudadores de transporte público podrán ser habilitados por la autoridad competente para que además de recaudar la tarifa del servicio de transporte público, en sus diferentes modalidades, puedan recaudar el precio de otros productos y servicios afines o conexos a la movilidad...", incluyendo como mecanismo alternativo de pago a través de un recaudo centralizado operado y administrado por una entidad pública, en su calidad de agente recaudador del sistema de transporte público, formalizado a través de un convenio o contrato para la operación del recaudo en la modalidad de transporte público individual de pasajeros y previa habilitación de la autoridad</p>	No aceptada	El proyecto de Decreto versa sobre la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y no se refiere a ninguna opción de integración con el transporte masivo. De igual forma, el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, aplica únicamente para los sistemas de transporte cofinanciados por la recursos de la Nación.
250	19 de marzo de 2021	Vanessa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1 se propone la modificación del artículo teniendo en cuenta la siguiente justificación: El artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, dispone que "los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la información por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación administración, mantenimiento y reposición de equipos". Por consiguiente, se propone que la prima y el factor de calidad que se le sumaría a la tarifa en el transporte individual básico o ecológico respectivamente, puede constituir una fuente para financiar la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo los cuales conforme a lo indicado en la Ley 105 de 1993 artículo 3, numeral 1, literal c son preponderantes, sumado a que operan con tecnologías limpias y generan externalidades positivas en beneficio de los ciudadanos.</p> <p>Este factor, prima o cobro adicional, estaría a cargo de los usuarios del transporte individual en vehículos taxi por las externalidades negativas que generan como la congestión o contaminación asociados a fuentes móviles que operan con combustible fósil. Finalmente con la creación del fondo se garantiza una destinación más específica de los recursos que</p>	No aceptada	El proyecto de Decreto versa sobre la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y no se refiere a ninguna opción de integración con el transporte masivo. De igual forma, el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, se refiere a los sistemas de transporte colectivo y masivo

251	19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>teniendo en cuenta la siguiente justificación: El artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 dispone que:</p> <p>"Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario se constituye en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes..."</p> <p>Con lo anterior se justifica que cuando se estructuren factores de calculo para establecer primas o cobros dinámicos se tengan en cuenta los desarrollos tecnológicos y la interoperabilidad con que tiene que cumplir las plataformas y los costos asociados a estos.</p> <p><b>Artículo propuesto Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. La autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana, según corresponda, elaborará o actualizará, dentro de los sesenta (60) primeros días calendario de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas en su jurisdicción, teniendo en cuenta:</b></p> <p><b>Parágrafo 1. Para los dos niveles de servicio, cuando el usuario acceda al servicio a través del uso de plataforma tecnológica, se deberá estructurar factores de cálculo que valabilicen al</b></p>	No aceptada	El proyecto de Decreto versa sobre la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y no se refiere a ninguna opción de integración con el transporte masivo. De igual forma, el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, aplica unicamente para los sistemas de transporte cofinanciados por la recursos de la Nación.
252	19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Se propone la adición del siguiente parágrafo a este artículo:</p> <p>Parágrafo 3. Se propenderá por la Integración tarifaria entre los Sistemas Masivos de Transporte y la operación de mecanismos de primera y última milla, de servicio compartido, teniendo en cuenta la siguiente justificación: Para efectos de garantizar un servicio eficiente y seguro, deberá garantizarse un sistema de recaudo centralizado propio del modo masivo en sus componentes de mediana y alta capacidad, que permita la integración tarifaria con otros sistemas de transporte terrestre automotor de pasajeros y sus modalidades que confluyan en la región, tratándose inclusive del transporte publico individual de pasajeros en vehículos taxi.</p>	No aceptada	El proyecto de Decreto versa sobre la modalidad de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, y no se refiere a ninguna opción de integración con el transporte masivo. De otro lado, se elimina del proyecto de Decreto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
253	19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2. Se propone la modificación de este artículo teniendo en cuenta la siguiente justificación Es fundamental resaltar la realidad del transporte individual, donde en algunas ocasiones el usuario no tiene un destino específico y lo puede ir definiendo durante el recorrido. Esto permitirá tener conocimiento anticipado del valor aproximado del viaje, lo cual será también un factor más competitivo con otras plataformas que detallan el valor del viaje para que el usuario tenga un consentimiento informado. se incluye en el punto 2 que cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma y deberá darse a conocer <b>un rango aproximado del valor. Artículo propuesto (...)</b></p>	No aceptada	Una de las características de solicitar el servicio a través de plataforma tecnológica, es precisamente lo establecido en el artículo 2.2.1.3.13.1 del proyecto de Decreto, en donde se establecen una condiciones mínimas que garantizan en favor del usuario, que no le serán cambiadas las condiciones una vez iniciado el servicio. El módulo tarifario que se construya en el sistema prevé estas eventualidades
254	19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.1.3.13.1. Se propone la modificación de ese artículo, incluyendo en el numeral 1) Asegurar la interoperabilidad de la plataforma <b>con otras soluciones de movilidad de la región, conjuntamente.</b> Teniendo en cuenta la siguiente justificación Esto permitirá que la norma mantenga su vigencia frente a la llegada de nuevas tecnologías, enfocado a la movilidad como servicio y a la llegada de turistas que están acostumbrados a utilizar diversos medios de transporte</p> <p>Adicionalmente que esta plataforma se pueda integrar con otras aplicaciones para la planificación del transporte como APP CIVICA.</p> <p>Al parágrafo 1 de este mismo artículo. Se agrega la posibilidad de que los propietarios de las plataformas tecnológicas para movilidad sean una entidad pública o privada.</p> <p><b>artículo propuesto ver comentarios</b></p>	No aceptada	El proyecto de Decreto propuesto, es la reglamentación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, no sobre el transporte masivo.
255	19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	<p>Artículo 2.2.2.10.1. Se propone la modificación del artículo el servicio compartido para suplir la demanda insatisfecha en zonas de primera o última milla <b>en los territorios en donde se encuentre implementado un Sistema de Transporte Masivo y dentro de una misma jurisdicción municipal, siempre y cuando no exista para la zona de primera o última milla servicios alimentadores o integradas.</b> Teniendo en cuenta la siguiente justificación: Actualmente los sistemas de transporte masivo cuentan con unos servicios alimentadores entregados bajo un contrato de concesión y que hacen parte del sistema, que complementan el acceso al usuario al mismo, de tal manera que un servicio de taxi podría afectar esa operación de los servicios alimentadores e inclusive en aquellas integradas, por esto debe quedar claro que se puede implementar, pero en aquellas zonas donde no se encuentre prestando el servicio un alimentador o una ruta integrada, incluyendo, inclusive los que se pueden prestar a través de triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido conforme a lo</p>	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio

19 de marzo de 2021	Vanesa María Ospina Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá	Artículo 2.2.3.14.1. Se propone la modificación del párrafo 1 del artículo. Teniendo en cuenta la siguiente justificación: Esta disposición asume que todos los sistemas de transporte tienen cofinanciación derivada de la Ley 310 de 1996 y por ende, tienen ente gestor constituido de esta forma, lo cual no es cierto, por lo tanto se debe tener en cuenta los operadores de los SITM como en el caso de Medellín y su área metropolitana.  Además, permitirá el trabajo armónico entre la autoridad de transporte y el ente gestor u operador, pues se tendrán	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
256				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.4. a la definiciones: 1. Capacidad transportadora global, se debe agregar requeridos y registrados en la jurisdicción. 4. Operador de plataforma tecnológica: conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo, no entendemos esa segunda palabra VEHICULO que nos quieren decir. 12. zonas de primera y última milla de los sistemas de transporte: en qué tipo de vehículos se prestará ese servicio ya que en la modalidad está prohibido el servicio colectivo?	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.4. definición de capacidad transportadora global, indicando que los vehículos deben estar registrados en la jurisdicción. Se ajusta la redacción del texto en la definición de operador de plataforma tecnológica en el sentido de indicar que lo que se conecta es al usuario con vehículos y conductores autorizados para prestar el servicio. Se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
257				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.1.1. Se debe encabezar con el ministerio ya que es la autoridad suprema del transporte como lo estipula el art. 8 de la ley 336/96, además en el texto de esta reforma se les da unas funciones de legalización o aprobación a lo desarrollado por los distintos organismos de tránsito, además no es un secreto para nadie que algunos de estos organismos extralimitan su autoridad y funciones.	Aceptada	Se incluye en el artículo 2.2.1.3.1.1. "En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte"
258				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.3.1. Nos permitimos insistir en la propuesta presentada al despacho de la señora ministra y viceministra radicados 20203030732882 del 30 de agosto del 2020 y 20203031342322 del 27 de octubre del 2020 en cuanto hemos solicitado que esos seguros los puedan adquirir los señores propietarios en la misma forma que compran el Soat a fin de romper un monopolio que no ha hecho otra cosa que someter al gremio a sus caprichos en compañía de algunas empresas habilitadas, con certeza de implementar esta nueva forma de adquisición de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual se dinamiza el mercado y existirá una competitividad favorable al transportador respecto del valor de las pólizas	No aceptada	En relación a la propuesta de que el propietario sea el tomador de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, no es posible acceder a su solicitud, toda vez, que la disposición que hace referencia al deber de tomar el seguro por parte de la empresa es de rango legal (artículo 994 del Código de Comercio) "el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte". Lo anterior en concordancia con la Ley 336 de 1996, artículo 9, que refiere que el servicio público será prestado por la empresa habilitada para operar quien adquiere la calidad de tomador de las pólizas para los pasajeros
259				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.6.4. parágrafo 1. no entendemos ese horario, ya que en esta modalidad no existen rutas ni horarios solicitamos explicación.	No aceptada	Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades <del>deberan hacer los controles pertinentes</del>
260				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.7.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo, en que ley o norma se sustenta la expropiación de un derecho adquirido e intrínseco al vehículo?	No aceptada	Como lo establece el proyecto de Decreto a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, no se les fija capacidad transportadora, ya que está se predica como capacidad transportadora global de la jurisdicción y los vehículos una vez, cuenten con licencia de tránsito (es decir, están copando capacidad transportadora global), pueden vincularse a cualquier empresa legalmente habilitada. La expropiación supone la incautación del bien,
261				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.8.2. Determinación de necesidades de equipo y asignación de nuevas matrículas. parágrafo 3. los vehículos que hagan parte de un proyecto especial o prueba piloto deben ser nuevos ya que el literal a del parágrafo 4, entran a ser parte de la capacidad transportadora global, no podemos importar vehículos usados para pruebas pilotos o programas especiales.	No aceptada	La excepción a la que se refiere el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.3.8.2, precisamente se estableció para aquellos programas especiales que ya están en funcionamiento, es claro el artículo en determinar que si los programas especiales no han iniciado los vehículos deberán ser nuevos o no usados.
262				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.9.9 tarjeta de control. se debe agregar identifica y acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad.	Aceptada	Se aclara redacción en los siguientes términos "Artículo 2.2.1.3.9.9. Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control es un documento de transporte, individual e intransferible que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, en un vehículo autorizado, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte, persona natural o jurídica, debidamente habilitada, que la expide y a la que se encuentra vinculado el equipo que conduce"
263				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.10.2 numeral 1 literal a y parágrafo 1 se debe decir claramente la palabra taxímetro.	No aceptada	Cuando en el proyecto Decreto, nos referimos a "Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo", estamos dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que define: "Taxímetro; <b>Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada</b> ", se dice que es electrónico, porque es el dispositivo al que se le puede hacer control metroológico, de conformidad con lo establecido por la SIC. <b>RESULTADO FUERA DE TEXTO.</b> Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de
264				
19 de marzo de 2021	Michel Barrero	Artículo 2.2.1.3.12.1. Desarrollo de competencia para conductores. Estamos completamente de acuerdo con esa capacitación tal vez en la última reunión presencial en esa carter nos comentaron de un programa muy ambicioso y continuo sería muy interesante conocerlo.	No aceptada	No es un observación que implique modificación al proyecto de Decreto
265				

266	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.4. . Al incluirse al operador de plataformas tecnológicas en el acápite de definiciones deberá determinarse si estas empresas serán sujetas al régimen sancionatorio, vigilancia y control de las empresas de transporte y la limitación de su responsabilidad.</p> <p>Se solicita establecer de forma explícita las responsabilidades, obligaciones en el servicio y reglamentación a la que estarán sujetas estas empresas.</p>	No aceptada	Se aclara que el régimen sancionatorio es de reserva legal, por lo que no es objeto de reglamentación del presente proyecto de Decreto.
267	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículos 2.2.1.3.2. y 2.2.1.3.4. Las ciudades con categoría especial ( Ley 617 del 2000) son aquellas que conocen sus necesidades y dinámicas, por tanto, estas deberían establecer, si lo consideran, requisitos adicionales de habilitación a los establecidos por el Ministerio de Transporte, así como las causas por las cuales se suspende o se cancela dicha habilitación</p> <p>Se considera pertinente que toda empresa habilitada para mantener su habilitación debe pagar anualmente una contribución a la autoridad competente, dado que en el mundo, los taxis dejan cuantiosos recursos a las ciudades por varios conceptos. En ciudades de Colombia, existe un potencial grande de conseguir recursos a partir de modificar el esquema actual y flexibilizarlo para generar nuevos esquemas de cesión y otorgamiento de los derechos, licencias matriculas etc. asociadas a la prestación del servicio de taxis por privados. Estos recursos serían utilizados por las ciudades para transporte sostenible.</p> <p>Se considera que se debe verificar desde la parte técnica/financiera, la demostración de capital pagado y patrimonio líquido, en razón a que son dos conceptos totalmente diferentes. Qué pasa con una empresa que demuestre que con su capital pagado cumple lo exigido frente a este requisito, pero su patrimonio líquido es negativo. ¿Sería procedente otorgarle la habilitación?</p> <p>Frente a ese mismo requisito para las empresas del sector solidario, se considera que también se debe analizar desde la parte técnica, toda vez que la ley cooperativa, no establece un</p>	No aceptada	<p>1. De conformidad con el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, es competencia del Gobierno nacional, fijar las condiciones para el otorgamiento de la habilitación.</p> <p>2. Las contribuciones son de reserva legal, por lo que no podrían reglamentarse a través de un Decreto ordinario</p> <p>3. Como bien se menciona en el borrador de Decreto en el Artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos de Habilitación para personas jurídicas en el numeral 7 "Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes SMMLV" se puede demostrar uno de los dos, por lo que al demostrar un capital pagado de acuerdo a los montos indicados esta empresa podrá habilitarse. 4. Se acoge parcialmente en relación a las empresas del sector solidario, en el sentido de eliminar que se trata de capital pagado o patrimonio líquido, la norma es clara en establecer que los aportes serán demostrados conforme a lo establecido en la Ley 79 de 1998 y descuerdo a los montos contenidos en el artículo 2.2.1.3.2.3.</p> <p>4. El artículo 2.2.1.3.2.4, se refiere a empresa de persona natural, que se registra como comerciante ante la cámara de comercio, no se refiere a persona natural, por esta razón se le exige un NIT.</p> <p>5. Se mantiene la redacción del artículo</p>
268	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.1. Al eliminarse el requisito de aportar las pólizas de seguro para la solicitud de habilitación, no es claro el momento en que la autoridad de transporte verificará el cumplimiento de los requisitos establecidos para las pólizas.</p>	No aceptada	La solicitud de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual son requisitos que se verificaran por parte de la autoridad competente al momento de tramitar la solicitud de las tarjetas de operación de los vehículos. Esto es un requisito para la
269	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.4.1. No es claro si las empresas de transporte deben contratar de forma directa laboralmente a los conductores de su parque automotor y consecuentemente afiliarlos al sistema de seguridad social integral o solamente deben vigilar que estos se encuentren afiliados. En este último evento, la norma propuesta va en contra de lo dispuesto en la Ley 15 de 1959 y artículo 36 de la Ley 336 de 1996; normas en las que se establece que los conductores de vehículos de servicio público deben ser contratados laboralmente por las empresas de transporte. Resaltando además que existen pronunciamientos de la Corte Constitucional, Conceptos del Ministerio de Trabajo y Conceptos del Ministerio de Protección Social, al respecto.</p> <p>Debe quedar de manera específica la responsabilidad de los propietarios de los vehículos, incluirse de alguna manera el mecanismo que promueva la fijación de contratos laborales entre Propietarios y Conductores y la responsabilidad de los propietarios en el pago mensual de la seguridad social de los conductores. Esto ayudaría a atender las solicitudes del gremio en cuanto a vincular de manera directa al propietario en los</p>	No aceptada	<p>Sobre la forma de contratación, esta Cartera ministerial no es competente para determinar formas de vinculación laboral, esto teniendo en cuenta que ello es una competencia exclusiva del Ministerio del Trabajo.</p> <p>En relación con la afiliación a seguridad social, esto no es competencia del Ministerio de Transporte y ello se encuentra regulado por el Ministerio del Trabajo, esto en el Decreto Único 1072 de 2015 del sector trabajo en su artículo 2.2.1.6.1.2 establece la forma de afiliación de los trabajadores, por lo que cualquier propuesta de ajuste a la misma extralimita las funciones de esta Cartera ministerial.</p> <p>No obstante, en el proyecto de Decreto se establece que los conductores deben estar afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.</p> <p>Por lo anterior, la presente solicitud se trasladará al Ministerio del Trabajo por competencia.</p>
270	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>uso de las plataformas como medio para acceder al servicio y medio de liquidación de la tarifa sin importar el nivel de servicio, se debe establecer la reglamentación de las plataformas para liquidar el servicio (Res. 2163 de 2016).</p> <p>Se limita el uso de la plataforma tecnológica como mecanismo de liquidación solo a los servicios que se soliciten directamente a través de plataformas. Es decir, un usuario en vía no podría pedir la liquidación de su servicio mediante plataforma. Se sugiere permitir que servicios tomados en vía también sean sujetos a liquidar servicio en plataforma, puede ser a través de aplicación o dispositivo del conductor, de forma tal que se de iguales condiciones de servicio, tarifa, información, a todos los usuarios independiente del medio por el cual tomen el servicio y que se avance en mayor medida en el proceso de modernización.</p> <p>Se solicita incluir la obligación a las empresas de plataformas tecnológicas de reportar a las autoridades de la ciudad la información que estas consideren pertinente como registro de cada servicio prestado (origen, destino, hora inicio, hora fin, trayecto, costo), PQRSD y demás que se considere pertinente. Esta información permitirá tener mejores soportes para realización de los estudios técnicos que trata el presente</p>	No aceptada	<p>1. Para garantizar seguridad de la información a la hora de calcular la tarifa para el usuario, el Ministerio de Transporte considera indispensable que cuando el servicio se tome a través un operador de una plataforma tecnológica el mismo solo pueda ser liquidado a través de la plataforma tecnológica, no obstante para el caso de tomar el servicio en vía, se determina que el mismo solo puede ser liquidado por medio de dispositivos electrónicos aceptados por la Superintendencia de Industria y Comercio o través de tarifas oficiales públicas en un aviso de fácil lectura.</p> <p>2. En el artículo 2.2.1.3.13.1 del proyecto de Decreto establece las obligaciones de reportar información a la autoridad de transporte y al usuario, por lo cual no se acoge la observación.</p>
271	19 de marzo	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4. Con el fin de facilitar la exhibición y porte de los documentos que deben llevar los conductores de taxi, esta planilla debería poder ser portada en cualquiera de las dos formas digital o física.</p>	Aceptada	1. Se ajusta la redacción de la definición de planilla de viaje ocasional, en el siguiente sentido: "Es el documento, físico o digital, que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi para la realización de manera excepcional de viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado"

272	19 de marzo	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4.</p> <p>Se considera que el NO requerimiento de este documento a los vehículos del nivel ecológico incentiva que vehículos registrados en municipios vecinos, presten servicios en otras jurisdicciones de forma irregular. Se sugiere reconsiderar este incentivo o definir como se realizaría un control más efectivo a esta situación.</p> <p>Se sugiere revisar la redacción. Si la propuesta establece que el Ministerio de Transporte, en los casos que autorice a una empresa habilitada en esta modalidad de servicio para que uno de sus vehículos vinculados, pueda ocasionalmente prestar el servicio, por fuera del radio de acción autorizado, con el porte de la planilla única de viaje ocasional, no se establece cuáles son los criterios que tendrá en cuenta esa cartera ministerial para autorizarlo y qué requisitos debe cumplir la empresa de transporte para acceder a esa autorización.</p>	No aceptada	<p>1. refiriéndose al parágrafo 1 La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades deberán hacer los controles pertinentes.</p> <p>2. Respecto del parágrafo 2 corresponde a lo dispuesto en el artículo 141 de la Ley 769 de 2002, por lo cual no puede ser objeto de modificación en el presente proyecto de Decreto.</p>
273	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.6.5. Como incentivo a la entrada de vehículos eléctricos o de bajas emisiones se considera pertinente que se exija al menos el 10% de los vehículos que prestan el servicio en aeropuertos se encuentren en el nivel ecológico.</p> <p>De igual manera se debe garantizar el acceso al servicio a las personas con movilidad reducida, por tanto se sugiere incorporar exigencias de que al menos el 10% de los vehículos que prestan el servicio en aeropuertos o incluso en la ciudad, cuenten con características de accesibilidad para prestar servicio de calidad a esta población.</p> <p>Frente a vehículos accesibles, se sugiere al Ministerio, avanzar en los estudios y procesos de homologación respectivos para poder en el corto plazo contar con este tipo de flota en el servicio de transporte público individual.</p>	No aceptada	<p>El proyecto de Decreto ya establece que las condiciones de seguridad de los vehículos están sujetos al cumplimiento de los reglamentos técnicos y de homologación determinados por el Ministerio de Transporte. De otro lado, no es parte de la reglamentación del presente proyecto de Decreto.</p>
274	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.7. Para potenciar políticas de renovación de flota o concursos de reposición de los organismos de tránsito debe mantenerse en 12 meses.</p> <p>Artículo 2.2.1.3.8.1. se requiere avanzar en mayores estándares de seguridad en coherencia con la n definiciones adicionales a las señaladas en la Resolución 3752 de 2015, ya que esta solo señala aspectos relativos al sistema de frenos, bolsas de aire, apoya cabezas y algunas excepciones, por lo que quedan en el aire aspectos claves relativos al tipo de carrocería adecuado para el servicio, cantidad de puertas, potencia del motor, capacidad de la bodega, y otros aspectos de seguridad como: Cinturones de seguridad de tres puntos en los cinco asientos Control Electrónico de Estabilidad Frenado autónomo de emergencia Seis (6) Airbag: 2 frontales, 2 de tórax y 2 de tipo cortina que protegen a los ocupantes y al conductor.. Sistemas de fijación de silla infantil: ISOFIX o LATCH Recordatorio de uso del cinturón de seguridad Inclusión de los estándares de Protección de peatón, Protección contra colisión frontal y Protección contra colisión lateral</p> <p>Adicional a las especificaciones técnicas de seguridad que deberían tener los vehículos, también se propone que se reglamente un porcentaje de vehículos de la capacidad transportadora con características especiales para personas con movilidad reducida, esto con el objetivo de prestar un servicio incluyente de calidad.</p>	No aceptada	<p>1. El proyecto de Decreto prevé que los vehículos en los que se presta el servicio en esta modalidad de transporte deben estar homologados por el Ministerio de Transporte y cumplir la hoy vigente resolución 3752 de 2015, pero a la vez prevé la posibilidad de expedir nuevos reglamentos técnicos que serían aplicables en su momento, por la entrada de nuevos vehículos a la modalidad. adicionalmnte es necesario precisar que el Ministerio de Traasporte no esta contemplando una vida útil, ni un proceso de chatarrización de los vehículos, por el contrario los reglamentos técnicos aplicaran para los nuevos vehículos que esten interesados en ingresar a la modalidad de transporte individual de pasajeros.</p> <p>2. El Ministerio conservara la facultad de establecer las condiciones técnicas y de homologación que deben cumplir los vehículos para poder operar en la modalidad a nivel nacional, garantizando el principio de seguridad para los usuarios.</p>
275	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.7.4. Para potenciar políticas de renovación de flota o concursos de reposición de los organismos de tránsito debe mantenerse en 12 meses.</p>	No aceptada	<p>Se mantiene el término de (18) dieciocho meses, considerando que es un plazo razonable para realizar la reposición</p>
276	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.8.1. Dado que las ciudades, a partir de sus dinámicas sociales, son las que pueden reconocer sus necesidades de transporte y la forma de trabajo del gremio, se considera pertinente que las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción determinen la metodología del estudio técnico incorporando nuevas fuentes de información, metodologías de análisis que actualmente se encuentran disponibles. En todo caso este estudio se presentará al Ministerio de Transporte.</p>	No aceptada	<p>La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, cabe señalar que en el proyecto de Decreto se prevé que le Ministerio de Transporte podrá modificar, mediante otro acto administrativo, los parámetros que se tienen en cuenta para realizar los estudios de oferta y demanda.</p>
277	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.8.2. Con el objetivo de incentivar la entrada de vehículos eléctricos las ciudades deberían tener la facultad de aumentar su Capacidad Transportadora Global en un 1% sin necesidad del estudio técnico, siempre que lo consideren pertinente y de forma exclusiva para vehículos de esta tecnología.</p> <p>Frente a la otorgación de matrícula esta no se debería limitar a propietarios o conductores de taxi actuales, sino a cualquier persona interesada que cumpla con los requisitos de otorgación de matrícula. Si bien se pueden establecer prioridad a estos actores, se sugiere que no se limite exclusivamente a ellos.</p>	Aceptada	<p>De acuerdo con la política pública definida por el Ministerio de Transporte, se debe garantizar que el incremento del 1% al que se refiere este artículo, se haga entre todos los interesados, garantizando el libre acceso</p>
278	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.8.3. Dado que en general se mantiene la misma metodología para la determinación de la capacidad transportadora, se coarta la posibilidad de innovar en metodologías y uso de datos o fuentes de información nuevas orientadas a generar inteligencia de negocios y que se ajusten a las necesidades del territorio, sería conveniente que el artículo fuera más flexible en la forma de obtención de la información primaria para determinar la necesidades del equipo, pues aunque permite incluir información de plataformas, sigue solicitando información obtenida a través de encuestas.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior se considera oportuno que el Ente Territorial pueda establecer otras fuentes de información</p>	No aceptada	<p>La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, cabe señalar que en el proyecto de Decreto se prevé que le Ministerio de Transporte podrá modificar, mediante otro acto administrativo, los parámetros que se tienen en cuenta para realizar los estudios de oferta y demanda. Anunado a lo anterior, se debe precisar que esta metodología no es objeto de la presente reglamentación.</p>
279	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.8.4. Las autoridades de transporte de la jurisdicción deberían establecer los mecanismos de otorgación de matrícula e incluir incentivos a los participantes que incluyan vehículos eléctricos, de bajas emisiones o con características especiales para personas con movilidad reducida (vehículos accesibles).</p>	No aceptada	<p>Teniendo en cuenta que se debe establecer criterios objetivos para la asignación de matrícula, que garantice el libre acceso a todos los interesados en igualdad de condiciones, el Ministerio de Transporte se reserva la facultad de determinar como se asigna el derecho de matrícula para el ingreso por incremento, adicionalmente el parágrafo contempla que se deberá dar prelación a la matrícula de vehículos para el nivel de</p>

280	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.9.9. Debe darse mayor claridad sobre quien cae la infracción de las sanciones asociadas a la tarjeta de control, ya que este es un documento de transporte. Se sugiere dejar de forma explícita si la sanción es a la empresa, al propietario o al conductor.</p> <p>La tasa de referendación del SIRC en Bogotá es del 40%, si cambia su periodicidad puede disminuir la tasa de conductores cotizantes en el sistema de seguridad social, el cual es uno de los objetivos de la referendación mensual; por lo cual se recomienda mantener en 1 mes.</p>	No aceptada	<p>En el artículo citado, no contempla sanciones, se reitera que el régimen sancionatorio es de reserva legal.</p>
281	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. Se debería especificar por el Ministerio de Transporte los mínimos de las capacitaciones que deberán cumplir los conductores para el otorgamiento de la tarjeta de control.</p>	No aceptada	<p>De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.9.10, del proyecto de Decreto, los programas de formación basada en competencias laborales para conductores, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>De otro lado, respecto de los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por Ministerio de</p>
282	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Dado que el presente proyecto establece la creación del Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos y con el fin de facilitar la expedición y portes de los documentos que deben llevar los conductores de taxi, se solicita que sea permitido el porte de este documento de manera virtual para consulta de los ciudadanos y autoridad, y de esta manera también se evitarían los casos de falsificación de este documento.</p>	No aceptada	<p>Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta.</p>
283	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Dado que las ciudades especiales son aquellas que tienen dinámicas sociales y económicas diferentes a las ciudades pequeñas, son las primeras las que conocen los factores que deben ser incluidos en la metodología del estudio de cálculo de la tarifa, por tanto se considera pertinente que estas ciudades especiales tengan la facultad de determinar la metodología de estudio de tarifa y los factores que influyen en la tarifa dinámica.</p> <p>Se sugiere considerar eliminar el valor extra para el servicio ecológico, esto podría representar un desincentivo para los usuarios que quieran hacer uso del servicio. Dicha opción debería ser opcional y no obligatoria</p>	No aceptada	<p>La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, se ajusta el artículo 2.2.1.3.8.3. en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo".</p>
284	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2. En tanto, no se logró la obligatoriedad en el uso de plataformas, la definición de requisitos para el taxímetro permite incentivar el uso de las plataformas.</p> <p>Se debe establecer con claridad la vigilancia de los operadores de las plataformas tecnológicas en cuanto al control de las tarifas y establecer obligaciones específicas para el reporte y apertura de información de estas plataformas ante las autoridades del territorio.</p>	No aceptada	<p>En primer lugar, es preciso aclarar que cuando en el proyecto Decreto, nos referimos a "Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo", estamos dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que define: "Taxímetro: <b>Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada</b>". <b>RESALTADO FUERA DE TEXTO.</b> Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el artículo 2.2.1.3.4, en el sentido de incluir la definición de Dispositivo electrónico. De otro lado, se dice que es electrónico, porque es el dispositivo al que se le puede hacer control metroológico, de conformidad con lo establecido por la SIC.</p> <p>Ahora bien, la vigilancia de los operadores de plataforma tecnológica en cuanto al control de tarifa corresponde a las autoridades territoriales, es por esto que el proyecto de Decreto claramente establece que cuando se usa plataforma tecnológica, el módulo tarifario será parte del</p>
285	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.11.1 Se considera pertinente incluir las plataformas en el sistema de información y registro.</p> <p>Este Sistema de Información y Registro de Plataformas, Empresas, Conductores y Vehículos debería ser alimentado por el Registro Único Nacional de Transporte, RUNT.</p> <p>Debe mantenerse funcionalidad relativa a: d) Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta que garantice el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos.</p> <p>Se considera adecuado que las autoridades de tránsito y transporte de las ciudades puedan exigir requisitos adicionales de reporte y/o registro de información. Adicional a esto, las ciudades definirán los mecanismos de intercambio de información con las Plataformas, Empresas, Conductores y Vehículos, siempre y cuando no sean contrarios a los exigidos por el Ministerio de Transporte. Asimismo, podrán generar</p>	No aceptada	<p>En el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.11.1 del proyecto de decreto, claramente se dispone que "El Ministerio de Transporte, reglamentará las condiciones para el Registro de plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)". Además, el sistema de información y registro de empresas, conductores y vehículos esta en cabeza de la autoridad territorial competente, sin embargo, es importante resaltar que el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.3.11.2 establece que la información deberá ser manejada por las autoridades competentes conforme a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los que se expidan por el Ministerio de Transporte para la correcta interconexión de este Sistema al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte – SINITT. .</p>
286	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.12.1. El proyecto de decreto abre la posibilidad que otras entidades diferentes al SENA como las instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano puedan ofrecer el plan de capacitaciones que definirá con el SENA. Se deberá procurar que la oferta de instituciones sea muy amplia para garantizar la demanda de estas y no limitarla de forma exclusiva al SENA.</p>	No aceptada	<p>No es un observación que implique modificación al proyecto de Decreto</p>

287	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Artículo 2.2.1.3.13.1 Es muy ambiguo el numeral 2 en cuanto a las herramientas de condiciones de calidad, seguridad e idoneidad del servicio.</p> <p>Las plataformas pueden pertenecer a las empresas actuales, ¿es decir las empresas también son operadoras de plataformas, cómo se sancionan a las plataformas por algún incumplimiento? Debe quedar expresa el envío de la información relativa a quejas a los entes territoriales.</p> <p>Se debe permitir generar la reglamentación como CIUDAD DE CATEGORIA ESPECIAL PARA QUE NO DEPENDAMOS DE UN ACTO ADMINISTRATIVO PARA LA REGULACIÓN DE LA 2163.</p> <p>Las plataformas además de reportar la información que las autoridades competentes de la jurisdicción soliciten de los servicios, deben también reportar los ingresos que generaron y con destinación a la DIAN y a la UGPP - Parafiscales</p>	No aceptada	<p>En el artículo 2.2.1.3.13.1 del proyecto de Decreto establece las obligaciones de reportar información a la autoridad de transporte y al usuario, por lo cual no se acoge la observación. De otro lado, el régimen sancionatorio es de reserva legal, no es objeto de la presente reglamentación.</p>
288	19 de marzo de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Incluir temas que son esenciales dentro de la prestación de un servicio de taxi, como lo son la calidad de servicio, los usuarios, las quejas y reclamos, que se constituyen en un instrumento clave para las autoridades hacer seguimiento e incentivar procesos de mejora de la calidad del servicio.</p> <p>Delimitar las competencias de las empresas de transporte y propietarios en forma clara y explícita, en especial en lo relacionado con responsabilidades frente a la vinculación de conductores y responsabilidad frente a sanciones de transporte.</p> <p>Proponer cambios en el esquema de prestación del servicio e interacciones entre sus actores para eliminar incentivos perversos.</p> <p>Establecer las responsabilidades, obligaciones así como el régimen sancionatorio, de vigilancia y control al cual estarán sujetas los operadores de plataformas tecnológicas.</p> <p>Establecer obligación a las plataformas tecnológicas de reportar a las autoridades locales la información de registro de cada viaje, tarifa, vehículos, conductores y demás que estas consideren pertinente.</p> <p>Incentivar y permitir el porte de documentos de control de forma virtual, lo cual facilita procesos de trámites, control y evitaría casos de falsificación.</p> <p>Delegar parcialmente en algunas autoridades competentes, a partir de sus capacidades técnicas o con el criterio que el Ministerio considere pertinente, ciertas funciones para permitir</p>	No aceptada	<p>1. Frente a la necesidad de incluir disposiciones con respecto a las quejas o reclamos, estas no son del ámbito regulatorio y corresponden a funciones que deben ejercer las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas, no obstante lo anterior, en el capítulo de plataformas se incluyen dichas obligaciones.</p> <p>2. En relación a la vinculación de conductores, es necesario precisar que esta facultad corresponde al Ministerio de Trabajo y no es objeto de reglamentación en el presente proyecto de Decreto, así mismo, la vinculación esta sujeta a las disposiciones establecidas en la Ley 336 de 1996, y la jurisprudencia que se tiene sobre el particular. Respecto al régimen de sanciones, es de reserva legal y no es posible que el gobierno nacional entre a reglamentar el mismo.</p> <p>3. En el proyecto de Decreto se están haciendo modificaciones en cuanto al esquema para la prestación del servicio, por lo cual no hay lugar a la observación.</p> <p>4, 5 y 12. En cuanto a las responsabilidades y obligaciones de los operadores de las plataformas, los mismos fueron incorporados en el capítulo del proyecto de Decreto de operadores de plataformas tecnológicas, por lo cual no hay lugar a la observación. De otro lado, se reitera que el régimen sancionatorio es de reserva legal.</p> <p>6. Los documentos de control de forma virtual, ya se encuentran incluidos en el proyecto de Decreto, sujetos a la reglamentación del Ministerio de Transporte.</p> <p>7. Las funciones que considera el Ministerio que se pueden delegar, ya están incluidas en el proyecto de Decreto.</p> <p>8. La generación de subsidios para financiar el SITP, no son objeto del presente proyecto de Decreto, en el cual se</p>
289	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.6.2. En todo caso la autoridad de tránsito competente donde está registrado el vehículo debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio, antes de entregar la placa de servicio particular.</p> <p>Debe quedar clara la dependencia a la normativa local que aplique para cada región o distrito, teniendo en cuenta que para el caso de Bogotá esta opción no es viable ni se encuentra reglamentada por temas de congestión y contaminación .</p>	No aceptada	<p>Precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias. Así mismo, la reglamentación expedida en el proyecto de Decreto es aplicable a nivel nacional.</p>
290	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.6.3 Es evidente la insuficiencia de servicio en algunos sitios de la ciudad, ya sea por no disponibilidad, accesibilidad, mínima distancia, o la aplicación de una real economía colaborativa, en especial, aquellos recorridos de última milla, teniendo en cuenta que NO existe otra modalidad de servicio que de cobertura al usuario, es importante que el Ministerio contemple otorgar atribuciones especiales al servicio público individual que permita que un grupo de usuarios, de comun acuerdo aborden un taxi de un punto A hasta un punto B, pudiendo cancelar el valor del servicio entre ellos. De no autorizarse, estos puntos permanecieran en el tiempo, con usuarios que necesitan este servicio regularmente y que con seguridad sera prestado de manera irregular, o lo que es peor por carros piratas.</p>	No aceptada	<p>El proyecto de Decreto prevé condiciones excepcionales en el artículo 2.2.3.14.1</p>
291	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.6.4. No lo considero pertinente, con la planilla de viaje electrónica se han controlado todos los viajes a realizar por parte de los conductores y usuarios, abrir nuevamente esta brecha, genera desorden y permite perder el control que ya se tiene con la virtualidad de las planillas. La planilla debe exigirse las 24h.</p>	No aceptada	<p>1. Se ajusta la redacción de la definición de planilla de viaje ocasional, en el siguiente sentido: "Es el documento, físico o digital, que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi para la realización de manera excepcional de viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado".</p> <p>2. La medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, permitiéndole ser más competitivo y captar una demanda insatisfecha que actualmente está siendo servida en gran parte por el transporte informal. La disposición es clara en indicar cual es el horario específico en el que no se exige la planilla de viaje ocasional, en los demás casos las autoridades deberán hacer los controles pertinentes.</p>

292	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>artículo 2.2.1.3.8.3. Teniendo en cuenta, anteriores estudios realizados por la SDM y los mas de 80.000 vehículos que se encuentran prestando servicios en plataformas ilegales y carros particularés, es importante determinar la forma en la que se incluirían estos registros para determinar la oferta de vehículos autorizados, debidamente homologados y la demanda total de usuarios, ya que estos no son tenidos en cuenta y los estudios basados en encuestas no reflejan la realidad del sector al no poder incluir una demanda real, satisfecha por vehículos legales, que ha dejado el sector con una disminución de servicios superior al 50% en los últimos 5 años.</p> <p>...Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.</p> <p>Por obvias razones, esta metodología no daría cuenta de los servicios prestados x la ilegalidad, pues para nadie es un secreto que desde hace muchos años, tomar un taxi en días de lluvia o en hora pico era casi imposible, sin embargo y pese a múltiples solicitudes, restricciones como el pico y placa, nunca fueron suspendidas ni modificadas para aumentar la oferta de vehículos y así satisfacer la demanda, lo que permitió la entrada</p>	No aceptada	<p>La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, se ajusto el artículo 2.2.1.3.8.3. en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo".</p>
293	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.8.2. Las experiencias vividas por los involucrados en proyectos pilotos, han sido negativas, tanto económicamente, como por falta de apoyo de las entidades del gobierno, este tipo de proyectos debían tener una mayor relevancia dada la gran cantidad de beneficios que pueden generar, en especial los ambientales y los de transformación de los sistemas de Movilidad.</p> <p>De la forma como esta planteada su viabilidad en este borrador, es repetir la misma historia, debe darse la oportunidad a la empresa privada que este interesada, en promover, patrocinar, financiar y/o respaldar proyectos de esta naturaleza, obviamente cumpliendo condiciones y otorgando apoyo, orientación y beneficios a los interesados finales (propietarios e inversionistas, conductores) independientemente de la cantidad de vehículos, o por grupos, o cantidades diferentes, esto se traduciría en una mayor confianza para realizar la inversión.</p>	No aceptada	<p>No es una propuesta específica al proyecto de Decreto, en cuanto a los beneficios, los mismos ya están contemplados en las disposiciones previstas en el proyecto de Decreto y en la Ley 1964 de 2019, en relación con las tecnologías vehiculares eléctricas</p>
294	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>artículo 2.2.1.3.9.9. La vigencia de la Tarjeta de control esta mensual, pasaría a bimensual (dos veces en el mes), genera para los conductores y empresas mayor desgaste, si la intención es suavizar las cargas, la renovación por la empresa debería ser BIMESTRAL, es decir cada dos meses.</p>	Aceptada	<p>Se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.9. Parágrafo 1, en el siguiente sentido "La Tarjeta de Control tendrá una vigencia de (2) dos meses y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad".</p>
295	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.9.10. Solicitamos que se establezca un plazo para esta reglamentación, ya que durante mas de 10 años, hemos solicitado que estas capacitaciones esten definidas, específicas, y sean de carácter obligatorio como requisito de la expedición de la Tarjeta de control, esto con el fin de que se de una verdadera profesionalización del sector, que los conductores puedan acreditar y certificar su formación y sus competencias.</p> <p>De lo contrario, al quedar nuevamente abierta su aplicación y exigibilidad, los actores del sector, estaríamos de nuevo, sujetos a malas interpretaciones por parte de las entidades de control y vigilancia, ya que a la fecha se promueven capacitaciones en temas diversos y que ademas no cumplen con los requisitos mínimos de idoneidad ni son prestadas por los establecimientos autorizados, lo que las convierte en informativas mas no formativas, dejandonos expuestos a la imposición de sanciones.</p>	No aceptada	<p>De conformidad con el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.9.10. del proyecto de Decreto, los programas de formación basada en competencias laborales para conductores, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>De otro lado, respecto de los programas de formación para conductores de servicio público, vale la pena resaltar que de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, las empresas de transporte público tienen la obligación de desarrollar los programas de capacitación a través del Sena, o de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte. Es por esto que el proyecto de Decreto, prevé que la formación debe basar en competencias laborales para conductores de servicio público, indicando que estos programas podrán ser impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, es decir estas últimas se entiende como las entidades especializadas a las que se refiere el artículo 35, esto significa que estas instituciones deberán cumplir las disposiciones y requisitos exigidos por Ministerio de Educación, para pertenecer al registro del Sistema de</p>
296	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.9.11. Actualmente las tarjetas de control, no proporcionan ninguna información o herramienta de seguimiento, es imposible verificar la información correspondiente al historial del conductor, los vehículos que ha manejado, quejas, etc.</p> <p>La numeración de la tarjeta de control debería ser el número de identificación del conductor, para poder hacer seguimiento a su trayectoria, la información almacenada debería poder ser consultada en tiempo real, incluidas las capacitaciones o la formación recibida por el conductor, así como las calificaciones otorgadas por los usuarios.</p>	No aceptada	<p>El número de la tarjeta de control, corresponde al que le asigne la empresa, esto depende de las disposiciones para la organización interna de la empresa. Ahora bien, es importante resaltar que le número de cédula es un dato personal y como tal el uso que se le de en un documento, que será expuesto para consulta de todos los usuarios como es la tarjeta de control depende de la autorización concedida por el titular del documento de identificación. Así mismo, en el contenido de la tarjeta de control se especifica que debe llevarse el número de Registro asignado al conductor en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial, el cual, de conformidad con el artículo 2.2.1.3.11.1 deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información observando en todo caso el cumplimiento al Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que las modifiquen, adicionen o sustituyan.</p>
297	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.10.2 No es pertinente, ni aceptable, en este tiempo tecnológico, cuando todas las plataformas inclusive las ya existentes, funcionan con los dispositivos de conductor y usuario, pretender implementar el uso de un dispositivo o modulo adicional, sin ninguna funcionalidad particular, y sobre todo exponiendo a los conductores a mayor riesgo de robo, dadas las condiciones de inseguridad general por la que atraviesa el país.</p>	No aceptada	<p>cuando en el proyecto de Decreto, nos referimos a "un dispositivo electrónico instalado en el vehículo", estamos dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que define: "Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada", se dice que es electrónico, porque es el dispositivo al que se le puede hacer control metrologico, de conformidad con lo establecido por la SIC. RESULTADO FUERA DE TEXTO. Por lo anterior, se ajusta en el proyecto de Decreto el</p>
298	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	<p>Artículo 2.2.1.3.11.2. Podría incluirse dentro de la información de los conductores registro e identificación biométrica.</p>	No aceptada	<p>Se considera que la información contenida en el artículo 2.2.1.3.11.2 es suficiente.</p>

299	19 de marzo de 2021	Sandra Maritza Díaz Asocotax	Artículo 2.2.3.14.1. Contradice completamente el Art. 2.2.1.3.6.3, Num 2, Parágrafo, donde se prohíbe la prestación del servicio colectivo, ya que no establece con claridad las diferencias, en el ejercicio de la prestación real del servicio, las multas y sanciones impuestas por servicio colectivo, corresponden a lo descrito específicamente en este artículo, interpretado así por las autoridades de policía. Es imprescindible hacer claridad.	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
300	19 de marzo de 2021	Miguel Angel Sepulveda Higuera Femetax va	Artículo 2.2.1.3.7.6. Se propone adicionar el siguiente párrafo a este artículo: Parágrafo 5. Las empresas habilitadas en transporte público individual de pasajeros en taxi, crearán un fondo de reposición en asocio con los propietarios, con el fin de renovación de flota rodante.	No aceptada	La propuesta realizada no tiene relación con el asunto reglado en el artículo 2.2.1.3.7.6, el cual refiere a la desvinculación.
301	19 de marzo de 2021	Miguel Angel Sepulveda Higuera Femetax va	Artículo 2.2.1.3.4.1. Se propone que el artículo incluya ..... están obligada a afiliarse a sus conductores a la seguridad social completa y a los riesgos laborales respectivos como profesión de alto riesgo.....". Teniendo en cuenta que: pensamos que nos dejaron en las mismas condiciones, razón por la cual las empresas, nos hacen el eguince y no asumen la responsabilidad del tema y solo nos hace la intermediación que nos incrementa el costo de esta seguridad social en más de 35,000 pesos por mes, deberían asumírnos como trabajadores directos de la empresa, tal como lo contempla el artículo 34 y siguientes de la ley 336 de 1996, el tema del pago deberá ser obligación tratarlo directamente con el propietario, nosotros como conductores, debemos estar cubiertos plenamente, de tal manera que podamos acceder a créditos, y a muchos beneficios de toda índole que perdemos por esta razón, tema que incluso influye en los subsidios al desempleo.	No aceptada	La forma de afiliación no es competencia del Ministerio de Transporte y ello se encuentra regulado por el Ministerio del Trabajo, esto en el Decreto Único 1072 de 2015 del sector trabajo en su artículo 2.2.16.1.2 establece la forma de afiliación de los trabajadores, por lo que cualquier propuesta de ajuste a la misma extralimita las funciones de esta cartera ministerial.  No obstante, en el proyecto de Decreto se establece que los conductores deben estar afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia, como lo establece el artículo 34 de la ley 336 de 1996  Por lo anterior, la presente solicitud se trasladará al Ministerio del Trabajo por competencia.
302	19 de marzo de 2021	Miguel Angel Sepulveda Higuera Femetax va	Artículo 2.2.3.1.4.1. No estamos de acuerdo con los servicios compartidos, ni en la introducción de otros sistemas de transporte en los términos del artículo 2.2.3.1.4.1 de la sección cuarta, por convertiría el servicio individual en colectivo y esto lesiona gravemente otro modalidad del transporte ya legalizado, en los temas de última milla, ya se ven los famosos moto taxis y esto lo único que hace es degenerar el servicio.	Aceptada	Se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
303	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.3.14.1. Nos oponemos a la definición de Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte. Esto puede afectar los sistemas de alimentación autorizados, desnaturaliza el servicio que presta el taxi y será de difícil control, lo que puede normalizar el transporte colectivo en vehículos de transporte individual. Consideramos este sistema y su definición excepcional, a cargo de las autoridades locales, como algo en principio errado. La solución de articulación de última milla debe ser autorizada con estudios previos y podría desarrollarse un decreto especial para este tema, involucrando actores de otras modalidades y de la micromovilidad.	Aceptada	Se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio y la definición de primera y última milla
304	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.1.3.3.2 Consideramos positiva la aclaración relacionada con la redacción relacionada al tema del seguro de accidentes personales, porque se especifica que se ampara al conductor autorizado por la empresa, que podría ser acreditado en la tarjeta de control.	Aceptada	Esta de acuerdo con la disposición incluida en el proyecto de Decreto
305	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.1.3.4. Se propone estudiar desde una perspectiva jurídica las definiciones de niveles de servicio (básico y ecológico), ya que desde la concepción de la Ley 336 de 1996 el nivel se asocia a la prestación (Capítulo 4) y no a los equipos (Capítulo 5). La modificación del decreto no se relaciona con el servicio sino con la tecnología de los vehículos. Este comentario es para su análisis y consideración.	No aceptada	Conforme a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 336 de 1996, en el servicio público de transporte se podrán reglamentar y establecer regulaciones de diferentes niveles de servicio, relacionados con condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad. Lo fundamental es garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio.
306	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.1.3.6.2. Sería importante permitir el cambio del servicio luego de los 6 años y condicionado a una RTM y EC, por razones de seguridad vial.	No aceptada	Teniendo en cuenta los tiempos de pandemia, los cuales afectaron el servicio público de transporte, no se considera conveniente aumentar el tiempo de cambio de servicio, toda vez, que puede ser una medida de reactivación económica para aquellos vehículos que no deseen seguir operando en la modalidad. Por otra parte es importante mencionar que el artículo 36 de la Ley 769 de 2002 establece que todos los vehículos deben contar con el certificado de Revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes, por lo que no se considera relevante incluirlo a la presente reglamentación
307	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.1.3.6.4 Nos oponemos a la movilización de taxis sin planilla de viaje ocasional, por fuera de su jurisdicción, entre las 10.00 p.m y 4.00 a.m por los efectos que puede tener en el mercado de las ciudades principales, nodos de atracción de viajes, dificultades de control y seguridad, teniendo en cuenta que es una hora crítica en materia de accidentes de tránsito.	No aceptada	A la fecha en el país existen 20.710 rutas autorizadas a empresas habilitadas en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Del total de rutas señaladas, las empresas tienen 182.907 horarios de despacho, de los cuales 4873, es decir el 3%, corresponden a despachos autorizados entre las 22:00 y las 4:00 horas y 178.034, que equivalen al 97%, son despachos realizados en el horario entre las 4:01 y las 21:59 horas. La eliminación de la planilla de viaje ocasional no constituye una competencia directa con la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera ya que la oferta de esta modalidad en el horario comprendido entre las 22:00 y las 4:00 horas, es baja y en la mayoría los usuarios que requieren movilizarse en el horario nocturno buscan rapidez, comodidad y están dispuestos a asumir un costo más elevado para obtenerlo. A su vez, la medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor
308	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	Artículo 2.2.1.3.8.2. Nos oponemos al incremento sin estudio técnico de las capacidades transportadoras, por carecer de sustento. Puede crear un incentivo para aplazar los estudios correspondientes	No aceptada	Si existe sustento técnico y no es un aplazamiento de los estudios correspondientes, por el contrario el proyecto prevé que los estudios se deben realizar dentro del 18 meses siguientes a la entrada en vigencia del Decreto, y en adelante a más tardar cada cuatro años.

309	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	artículo 2.2.1.3.13.1 En lo relacionado con operador de plataformas tecnológicas no se mencionan aspectos relacionados con el manejo de bases de datos, protección de datos y lo concerniente con los derechos de los usuarios se limita a un sistema de PORS. Creemos que esto debe incorporarse como garantía del servicio. Cabe aclarar que algunos aspectos quedan mencionados en lo atinente al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y Vehículos, pero no es claro su alcance en la misma prestación del servicio al usuario o lo relacionado con la protección de datos del usuario por las plataformas.	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.13.1, incluyendo un número a los requisitos mínimos de operadores de plataformas, en el siguiente sentido "Garantizar el cumplimiento del Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que las modifiquen, adicionen o sustituyan"
310	19 de marzo de 2021	Fredy Camilo García Consejo Superior de Transporte	artículo 2.2.1.3.13.1 Respecto a las plataformas tecnológicas es necesario definir su responsabilidad, que sean claramente identificables para el usuario con un domicilio, NIT, nombre completo de su razón social, etc; además en caso de ser de la empresa o de un tercero, dejarlo claro al usuario para efectos de responsabilidades sobre el encargado y responsable del tratamiento	No aceptada	De acuerdo con el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, se define "Operador de Plataforma Tecnológica: Aquella empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y abre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo". Por lo que ya prevé la obligación de tener domicilio, NIT, razón social para su respectivo registro.
311	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.1. EMPRESA HABILITADA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE - Prohibición de delegar en empresa diferente / EMPRESA TRANSPORTADORA - No es intermediaria cuando el transporte lo realiza un tercero / SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE - Sólo lo pueden prestar las empresas habilitadas / TRANSPORTE EFECTUADO POR TERCERO - se entiende que la efectúa el transportador El hecho de que la habilitación o autorización que se otorgue al operador, o sea, a la empresa transportadora (artículo 10 de la Ley 336 de 1996), y de que se prohíba que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la "habilitada", tiene perfecta consonancia con las previsiones del Código de Comercio en el sentido de que el contrato de transporte debe ser celebrado con transportadores autorizados y que aún en el caso de encargo el contratante sigue siendo el transportador autorizado, pues el encargo se hace bajo su responsabilidad, con lo cual se evidencia, además, que no es posible a la empresa transportadora actuar como intermediaria entre el usuario y quien hace la conducción por encargo suyo, pues es la habilitada para prestar el servicio público de transporte y así	No aceptada	De conformidad con el artículo 2.2.1.3.3 del proyecto de Decreto establece 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. Así mismo, el servicio se puede prestar a través de vehículos propios o vinculados a la empresa de transporte. Asuntos que se encuentran todos desarrollados en el proyecto de Decreto.
312	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.2. La definición de integralmente esta relacionado de una manera o modo [[integral]], lleno, total, pleno, global, completo, colmado, consumado, cabal, cumplido, íntegro, [[entero]], acabado, perfecto, intacto y todo los elementos o cosas que cumple con este parámetro. DE LA LEY 105/93 Y 336/96, SENTENCIA C-579/99, C-033/14, FALLOS CONSEJO DE ESTADO 9779/2000, 4972/14 ENTRE OTROS. CASACION 39259 ENTRE OTROS. Y FV 142/94	No aceptada	No es clara la observación, no obstante las disposiciones contenidas en un Decreto deben ser entendidas y aplicadas de manera integral
313	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.3. ESTO NO QUIERE DECIR NADA "bajo un contrato individual" ES UN CONTRATO DE TRANSPORTE DECRETO 001/90 Y FALLO CONSEJO DE ESTADO 9779/2000	Aceptada	Se ajusta el artículo 2.2.1.3.3, en los siguientes términos "(...) bajo un contrato de transporte en forma individual vehículo (...)"
314	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.2.1. Este artículo es muy importante el cumplimiento del estatuto del transporte o sea la ley 336 de 1996 en su artículo 11, 12, 36 entre otros, se protege al usuario y conductor	No aceptada	Las disposiciones incluidas en el proyecto de Decreto dan estricto cumplimiento a la Ley 336 de 1996 y Ley 105 de 1993.
315	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.2. Se agrega al final de artículo " Y las demás normas sujetas en del código sustantivo del trabajo".	No aceptada	Este artículo del proyecto de Decreto atiende la asegurabilidad, no al régimen laboral
316	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.4.1. LAS EMPRESAS ESTAN SUJETAS A CUMPLIR EL CODIGO SUSTANTIVO DEL TRABAJO Ley 142/94 artículo 41. Ley 336 de 1996 artículo 36. Si la empresa no cancela la seguridad social está sujeta al artículo 140 del código sustantivo del trabajo.	No aceptada	En el proyecto de Decreto se establece que el incumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.3.4.1 dará lugar a las sanciones correspondientes conforme lo establece el artículo 34 de la ley 336 de 1996.
317	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.6.1. El gobierno nacional debe regular quien es el responsable sobre el CONTRATO DE TRANSPORTE - Partes: transportador y usuario / TRANSPORTADOR AUTORIZADO - Unico responsable frente a terceros / TERCERO ENCARGADO DE LA CONDUCCION - Su aceptación no lo convierte en parte del Contrato de Transporte Son partes pues en el contrato de transporte, el transportador autorizado y el usuario del servicio; el transportador autorizado se obliga a conducir de un lugar a otro personas o cosas, y el usuario, en contraprestación, le paga el precio. El hecho de que el transportador pueda encargar la conducción a un tercero, "pero bajo su responsabilidad", significa que quien finalmente se obliga, y por ende, finalmente responde, es el transportador autorizado y no el tercero, que ejecuta el hecho físico de la conducción. Significa también que siguen siendo las partes en el contrato de transporte el transportador autorizado y el usuario del servicio. Existe una relación jurídica derivada del contrato de transporte entre el transportador autorizado, esto es, el encargado, y el tercero encargado de la conducción, pero la misma no convierte en parte al encargado en relación con el contrato de transporte celebrado con el usuario del servicio. Dicho de otra manera, por el hecho del encargo en los términos en que lo autoriza el Código de Comercio, el encargado no reemplaza en su calidad de parte al transportador autorizado que le confiere el encargo, aun cuando físicamente sea quien hace la conducción de las personas o las cosas, pues, se repite, una es la relación contractual entre el transportador y el usuario y respecto de la cual el encargado es un tercero, y otra, la relación entre el transportador y el que realiza la conducción del usuario bajo la responsabilidad de aquél, a pesar de que dicha relación se derive también del contrato de transporte.	Aceptada	Se hace la aclaración en la redacción del artículo 2.2.1.3.6.1. "el usuario podrá acceder al servicio bajo la responsabilidad de una empresa de transporte"
318	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.6.2. Parágrafo 4. Esta información debe ordenar a las empresas de taxi que suministre a los conductores con internet, aplicación y celular o Tablet ya que estos tres elementos son herramientas de trabajo y se debe aplicar el código sustantivo de trabajo y el ministerio del transporte debe ajustar los costos en la resolución 4350/98 de lo contrario los conductores le cobrarían arriendo de los elementos de trabajo a la empresa.	No aceptada	El Ministerio de Transporte, no tiene facultades para reglamentar la relación laboral, el artículo hace referencia condiciones del manejo de la información de la operación, en este caso de las tarifas.

319	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.7.3. Número 3. SIEMPRE RESPETANDO LA LEY 336 DE 1996 sobre todo el artículo 13 y lo ordenado en el fallo 9779/2000 y el decreto 001/90	No aceptada	Es necesario precisar que el artículo 2.2.1.3.7.3. establece que en el contrato de vinculación se deben pactar las causales de terminación y previos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas. Por su parte el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, se refiere al derecho de habilitación de la empresa para prestar el servicio, la vinculación del vehículo a la empresa no constituye un contrato de cesión de habilitación, por ende, la habilitación siempre será de la empresa.
320	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.9.9. Para la expedición de la tarjeta de control la empresa debe pagarle la seguridad social al conductor si no lo hubiere estará sujeto a lo ordenado en el código sustantivo del trabajo en su artículo 140. El sueldo y las prestaciones están internalizadas en la carrera que paga el usuario resolución 4350/98.	No aceptada	No es una observación al proyecto de Decreto, no obstante se recuerda que de conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos se encuentren afiliados al sistema de seguridad social.
321	19 de marzo de 2021	Arquimides Fonca Alvarado Funtax Cali	Artículo 2.2.1.3.9.10. Estar en lo resuelto en el fallo 4872/14 del consejo de estado	No aceptada	No es una observación presentada al proyecto de Decreto
322	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo 2.2.1.3.3. Se propone incluir en el artículo: es aquel que se presta bajo la Responsabilidad de una Empresa, Persona Natural o Jurídica, legalmente constituida, <b>siempre y cuando el Equipo o Vehículo le sea entregado a la Empresa por el Propietario bajo un Contrato de Administración</b> , de acuerdo con las disposiciones colombianas y .....	No aceptada	Las formas de vinculación se establecen conforme a la autonomía de la voluntad de las partes
323	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo 2.2.1.3.2.3 Numerales 1 al 5 igual. - Al Numeral 6 recomiendo de que SE DEBERIA COMENZAR el Nivel 1 en 1.200 SMMLV y de aquí hacia abajo gradualmente. - Este Transporte está muy desvalorizado. -	No aceptada	El patrimonio exigido en el presente proyecto de Decreto, esta determinando a partir de análisis económicos realizados por el Ministerio de Transporte
324	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.2.4. Se propone dentro de los requisitos para persona natural un Patrimonio líquido equivalente como mínimo a 200 SMMLV	No aceptada	El patrimonio exigido en el presente proyecto de Decreto, esta determinando a partir de análisis económicos realizados por el Ministerio de Transporte
325	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo 2.2.1.3.2.5.- Costo para el Trámite. Se propone que en ningún caso puede superar el valor de setenta (70) SMMLV .....(Este Transporte está muy desvalorizado, la Responsabilidad Civil es muy alta...). -	No aceptada	La transmisión, se otorga bajo unos requisitos que permitan garantía en la prestación del servicio y no tienen como función limitar el número de empresas que puedan prestar el servicio, obedece al principio básico de la libertad de empresa, establecido en el numeral 6 del artículo 36 de la Ley 336 de 1996, establece que los conductores de los equipos serán contratados directamente por las empresas.
326	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.3.2. Seguros de Accidentes Personales. Último párrafo se propone que y el pago de la Prima del Seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este, sino al Propietario del Vehículo Taxi	No aceptada	Es un mecanismo complementario, por lo cual no puede ser de carácter obligatorio
327	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.3.4.- Fondo de Responsabilidad. cambiar "PODRAN" por "DEBERAN"	No aceptada	Estos requisitos adicionales hacen parte de la voluntad de la autonomía privada, por lo tanto, el Ministerio de Transporte no los considera esenciales para la prestación del servicio público de transporte. Intromisión en los desacuerdos frente al contenido obligacional de los contratos; al respecto, se tiene como antecedente que el Consejo de Estado, mediante sentencia del 22 de septiembre de 2011, determinó que la solicitud de desvinculación tiene un carácter eminentemente administrativo que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal debe asignarse a cada empresa para la correcta prestación del servicio, por lo tanto, situaciones que no tienen el carácter administrativo mencionado quedan por fuera de la órbita de la autoridad de transporte.
328	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.7.2. VINCULACION. Se propone agregar al artículo <b>siempre y cuando el Equipo o Vehículo le sea entregado a la Empresa por el Propietario bajo un Contrato de Administración, de acuerdo con las disposiciones colombianas.</b>	No aceptada	El Ministerio de transporte no es competente para regular los costos de los trámites que se realizan ante las autoridades de transporte, ya que dicha competencia es exclusiva de los Consejos municipales o distritales y de las juntas directivas de las áreas metropolitanas. El Ministerio de transporte no es competente para regular los costos de los trámites que se realizan ante las autoridades de transporte, ya que dicha competencia es exclusiva de los Consejos municipales o distritales y de las juntas directivas de las áreas metropolitanas.
329	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2. 2.1.3.7.4.- El Costo del Trámite de Reposición por Perdida, Hurto o Destrucción del Vehículo, en ningún caso puede superar el valor equivalente al cincuenta por ciento (50%) de un (1) SMMLV. -	No aceptada	El Ministerio de transporte no es competente para regular los costos de los trámites que se realizan ante las autoridades de transporte, ya que dicha competencia es exclusiva de los Consejos municipales o distritales y de las juntas directivas de las áreas metropolitanas.
330	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.7.5. Cambio de Empresa. Incluir Parágrafo Tres. - El Costo del Trámite para el Cambio de Empresa, en ningún caso puede superar el valor de un (1) SMMLV.	No aceptada	El Ministerio de transporte no es competente para regular los costos de los trámites que se realizan ante las autoridades de transporte, ya que dicha competencia es exclusiva de los Consejos municipales o distritales y de las juntas directivas de las áreas metropolitanas.
331	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.7.6. El Costo del Trámite de Desvinculación Administrativa del Vehículo, en ningún caso puede superar el valor de dos (2) SMMLV, a excepción de que la Desvinculación sea para el trámite de Cambio de Empresa.	No aceptada	El Ministerio de transporte no es competente para regular los costos de los trámites que se realizan ante las autoridades de transporte, ya que dicha competencia es exclusiva de los Consejos municipales o distritales y de las juntas directivas de las áreas metropolitanas.
332	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.9.3.- Vigencia de la Tarjeta de Operación. Las Tarjetas de Operación para todos y cada uno de los Vehículos Taxis vinculados a una misma Empresa, tendrán la misma fecha de vencimiento en concordancia con las Pólizas de RCC, RCE y de Accidentes Personales - AP.- Una vez cancelada la Matricula de un Vehículo deberá cancelarse automáticamente la Tarjeta de Operación. -	No aceptada	Esta observación no hace parte de la reglamentación del presente proyecto de Decreto, estos asuntos hacen parte de la autonomía privada de las partes.

333	super	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.9.4.- Contenido de la Tarjeta de Operación. Se propone incluir numeral 5.- Tipo de Contrato existente, de Vinculación por Afiliación y/o de Administración. -	No aceptada	La participación de los propietarios del servicio público de transporte, de conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996, se relaciona directamente con la vinculación de sus equipos a empresas habilitadas que cuentan con permiso para la prestación del servicio público, teniendo en cuenta que estas empresas pueden ejercer esta actividad con equipos propios o de terceros que son vinculados a ella. La vinculación es la incorporación de un vehículo al parque automotor de la empresa el cual operará bajo la responsabilidad de esta; por lo tanto, la empresa no está contratando a un vehículo para prestar el servicio, si no que está adquiriendo la posibilidad de usar el vehículo como medio para prestar el servicio público que le ha sido a ella autorizado. Ahora bien, la vinculación del vehículo 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, este contrato de vinculación se registrará por las normas del derecho privado y como bien lo establece el proyecto de Decreto, es en este contrato las partes deben establecer como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las
334	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo 2.2.1.3.9.9. bajo la responsabilidad de la Empresa de Transporte, persona natural o jurídica, <b>siempre y cuando el Equipo o Vehículo le sea entregado a la Empresa por el Propietario bajo un Contrato de Administración, de acuerdo con las disposiciones colombianas, debidamente Habilitada.</b>	No aceptada	Se aclara que conforme lo establece el proyecto de Decreto 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 además claramente se estipula que el vehículo operará bajo la responsabilidad de esa empresa. en consecuencia, no puede confundirse esta vinculación con un contrato para que un vehículo preste un servicio a una empresa. Pues se cambiaría la naturaleza de quien ostenta la habilitación para prestar el servicio y por lo tanto es la autorizada para ello, la vinculación de un vehículo se deriva de la autorización que existe según la cual la empresa habilitada puede prestar el servicio usando vehículos propios o de terceros vinculados a ella, pero siempre será su responsabilidad la prestación del servicio. Ahora bien, la empresa de transporte habilitada puede suscribir los contratos de vinculación con estos terceros estableciendo con autonomía de las partes, las condiciones de dichos contratos, pero siempre debe ser la vinculación de un equipo.
335	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.9.11.- Contenido de la Tarjeta de Control. Incluir literal k). - Tipo de Contrato existente, de Vinculación por Afiliación y/o de Administración. -	No aceptada	Se aclara que conforme lo establece el proyecto de Decreto 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 además claramente se estipula que el vehículo operará bajo la responsabilidad de esa empresa. en consecuencia, no puede confundirse esta vinculación con un contrato para que un vehículo preste un servicio a una empresa. Pues se cambiaría la naturaleza de quien ostenta la habilitación para prestar el servicio y por lo tanto es la autorizada para ello, la vinculación de un vehículo se deriva de la autorización que existe según la cual la empresa habilitada puede prestar el servicio usando vehículos propios o de terceros vinculados a ella, pero siempre será su responsabilidad la prestación del servicio. Ahora bien, la empresa de transporte habilitada puede suscribir los contratos de vinculación con estos terceros estableciendo
336	19 de marzo de 2021	Alvaro Forero Granados Conaltaxis	Artículo. - 2.2.1.3.11.2.- Reporte de Información. Modificación parágrafo 1 literal b). - Identificación de la Empresa a la que se encuentra Vinculado y tipo de Contrato existente, sea de Vinculación por Afiliación y/o de Administración.	No aceptada	Se considera que la información contenida en el artículo 2.2.1.3.11.2 es suficiente.
337	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. Agregar el término "y/o compartido" para ser coherente con el servicio compartido descrito en el parágrafo 1. del Artículo 2.2.3.14.1. y/o eliminar el término individual.	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
338	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi. La costumbre hace la ley y en la Industria del taxi son los propietarios quienes seleccionan, reclutan y contratan al conductor y estos cotizan como independientes al sistema de seguridad social, "la empresa no tiene ningún control ni supervisión y mucho menos responsabilidad por cada uno de los servicios que prestan los conductores. Propuesta: Propuesta. Corregir la redacción porque el contrato individual lo acuerdan el conductor y el pasajero en el momento que el pasajero aborda el taxi, ¿ahora cómo sería para taxi compartido en última milla?	No aceptada	La Ley 336 de 1996, artículo 9 establece que el servicio público de transporte se presta por empresa legalmente constituida y legalmente habilitadas, a su vez, el código de comercio establece que el contrato de transporte se suscribe entre el usuario y la empresa de transporte habilitada. Para la prestación del servicio, la empresa de transporte puede usar vehículos propios o de terceros. Acceder a su petición implica modificaciones de carácter legal a la Ley 336 de 1996 y el Código de comercio.
339	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones 4. Operador de Plataforma Tecnológica. Se sugiere la siguiente definición "Aquella empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como herramienta virtual para ofrecer el servicio público de transporte de pasajeros en vehículos taxi a través de las empresas de transporte de pasajeros habilitadas, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros con vehículos	No aceptada	El operador de la plataforma es un sujeto que tiene obligaciones y no puede obrar como herramienta virtual, la herramienta es la plataforma tecnológica más no el operador, en todo caso, el operador conecta al usuario con vehículos y conductores debidamente autorizados para prestar el servicio.
340	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	12. Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte: Propuesta: Agregar el término masivo, porque no podría prestarse servicio compartido o colectivo en las estaciones o paraderos del transporte intermunicipal, aéreo o férreo. Igualmente, las alcaldías a través de sus secretarías de movilidad reglamentarán y autorizarán las diferentes zonas previo estudio técnico, económico, social y concertación con Asociaciones de Propietarios de Taxis u otras organizaciones debidamente registradas en cámara de comercio.	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio

341	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.5.1. No estamos de acuerdo con esta clasificación de niveles, si se pretende que haya una diferenciación de servicios debe ser por la calidad y excelencia del servicio, por las zonas de prestación del servicio y la calidad de los pasajeros por ejemplo vehículos de menos de 3 años de servicio, con conductores uniformados, bilingües, vehículos más amplios y sin restricción para salir del área urbana, tal como está incluye vehículos a gas y actualmente hay muchos. Propuesta: Nivel Básico, Ejecutivo, de Turismo, colectivos rurales y otros. Le apostamos a la innovación y de excelente servicio público en todo el territorio colombiano, pareciera que sólo se está legislando para Bogotá y el taxi debe ser un servicio público a nivel nacional.	No aceptada	En primer lugar se quiere que el mismo se considere un servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, es municipal o metropolitano, por lo tanto ya incluye no solo la zona urbana, si no la zona suburbana, por lo tanto está comprendido el transporte rural dentro de esa jurisdicción. En cuanto a la calidad del servicio y las condiciones para su prestación en términos de capacitación de conductores y comodidad, calidad y seguridad de los equipos se establecen las mínimas para garantizar un buen servicio en ambos niveles propuestos. Si los prestadores del servicio consideran que pueden <b>añadir mayores condiciones de calidad del servicio</b> , nada se recuerda que de conformidad con la Ley 336 de 1996, corresponde al Ministerio de Transporte trazar la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directiva, controlada o libre fijación de las tarifas para el servicio público de transporte, es por esto que en el proyecto de Decreto, establece que las autoridades competentes de la jurisdicción establezcan las tarifas teniendo como fundamento los resultados del estudio de costos, realizado conforme a la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique. Frente a la propuesta de chatarrización de vehículos por cambio de servicio, si bien la política pública pretende permitir el cambio de servicio público a particular, no podría incluirse la obligación de chatarrizar el vehículo, precisamente lo que se busca con este cambio de servicio es facilitar a los propietarios de los vehículos la modernización del parque automotor individual, permitiendo que con el cambio de servicio recuperen parte del capital invertido y puedan satisfacer necesidades propias.
342	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.6.1 Del acceso al Servicio y la forma de pago por parte del usuario, Parágrafo 3. 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 Propuesta agregar: "solamente los alcaldes pueden reglamentar las tarifas para los diferentes niveles de servicio, previo estudio y aprobación de los algoritmos que incluyan variables como velocidad, distancia, tiempo, hora y zona urbana o rural". Lo anterior para evitar la competencia desleal a ilegalidad o informalidad del transporte	No aceptada	La norma general es que en ningún caso se preste como servicio colectivo, las excepciones están previstas en el artículo 2.2.3.14.1 del proyecto de Decreto
343	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.6.2. Permanencia en el servicio. <b>Propuesta:</b> Continuar con la legislación actual, es decir: chatarrizar los vehículos tipo taxi, el autorizar pasarlos a servicio particular va a congestionar aún más las vías y estimularía el transporte informal que opera en las periferias de la ciudad, por ejemplo, en Bogotá y no precisamente son estaciones de Transmilenio, en las zonas rurales o municipios pequeños podría ser autónomo para cada región	No aceptada	Es necesario precisar que el artículo 2.2.1.3.7.3 establece que en el contrato de vinculación se deben pactar las causales de terminación y previos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas. Por su parte el artículo 13 de la Ley 336 de 1996, se refiere a al derecho de habilitación de la empresa para prestar el servicio, la vinculación del vehículo a la empresa no constituye un contrato de cesión de habilitación, por ende, la habilitación siempre será de la empresa.
344	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.6.3 Radio de acción. <b>Parágrafo.</b> En ningún caso el Servicio Público de Transporte terrestre individual de pasajeros en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto. <b>Propuesta:</b> Eliminar este Parágrafo para que haya coherencia con las zonas de Primer y Última milla y taxi compartido y con las zonas rurales y municipios pequeños.	No aceptada	Se mantiene el término de (18) dieciocho meses, considerando que es un plazo razonable para realizar la reposición
345	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.7.3. Contrato de vinculación. 4. Ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. Propuesta: Cambiar las partes por el propietario del taxi. Las empresas sólo cobran	No aceptada	El parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.7.5 del proyecto de Decreto ya dispone que: De conformidad con lo previsto en las normas vigentes sobre promoción de la competencia 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.
346	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.7.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo Propuesta: Eliminar la redacción desde, "... dentro del término de dieciocho (18) meses...", consideramos que ese derecho sólo es de ese propietario del vehículo tipo taxi, y de pronto no ha hecho la reposición por motivos ajenos a su voluntad.	No aceptada	Es necesario incluir el cambio de servicio como una causal para la desvinculación administrativa de lo contrario la figura de cambio de servicio de público a particular no podría producir efectos
347	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.7.5. Cambio de empresa Propuesta: Agregar otro parágrafo así: Las empresas no pueden negar la desvinculación de los taxis por cambio de empresa, cuando sobre los taxis cursen investigaciones administrativas u otras ya que el responsable de cualquier infracción o proceso será el propietario quien responderá cuando su responsabilidad. De igual forma para que exista competencia leal es favorable que no existan restricciones exigentes para cambio de empresa; vehículo sigue en la misma jurisdicción y propietario sigue siendo el mismo. Se deben estipular esas restricciones para venta o chatarrización.	No aceptada	conforme a lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, estas medidas son adoptadas por las autoridades competentes en cada jurisdicción. Por lo cual no puede ser reglamentado en el presente proyecto de Decreto.
348	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.7.6. Desvinculación administrativa Propuesta: Eliminar ítem 2	No aceptada	No se acepta la propuesta, en el sentido que el estudio de oferta y demanda precisamente es el que determina las necesidades de los equipos para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros en la jurisdicción. Adicionalmente el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, da la competencia a los alcaldes en su jurisdicción, para establecer medidas para el mejor
349	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.8.2. Ingreso de los vehículos: Propuesta: Agregar: Parágrafo 5 así: Previo al ingreso de vehículos tipo taxi, suspender el pico y placa establecido para estos vehículos	No aceptada	Cabe señalar que en el proyecto de Decreto en el artículo 2.2.1.3.11.2. literal d, que se refiere al reporte de información de vehículos, establece que se deben reportar al Sistema de información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, la información relacionada con los datos del propietario del vehículo.
350	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.8.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo. Propuesta: Agregar "antes de iniciar el estudio técnico por incremento se debe eliminar el pico y placa establecido para los taxis y luego después de 3 meses realizar el estudio técnico, financiero y social del servicio del transporte de pasajeros en vehículos tipo taxi.	No aceptada	
351	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.9.2. Expedición de la Tarjeta de Operación Propuesta: Agregar en el segundo párrafo la palabra Propietarios debería quedar así: "...cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Propietarios, Conductores y de Vehículos...".	No aceptada	

352	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.9.7. Obligación de portar la Tarjeta de Operación. Propuesta: Agregar en este artículo el término tarjeta de operación virtual y subiría al RUNT y/o SIEPCV	No aceptada	Los artículos 2.2.1.3.9.6 y 2.2.1.3.9.12 del proyecto de Decreto, establecen que tanto la tarjeta de operación, como la tarjeta de control deberán ser físicas, hasta tanto no sean reglamentadas las condiciones para que estos documentos sean digitales. Frente a su propuesta relacionada con subir la información de la tarjeta de operación al sistema RUNT y al Sistema de Información y registro, en el proyecto de Decreto, artículo 2.2.1.3.11.2, párrafos 3 y 4, establece claramente que "Párrafo 3º. La información de que trata el presente artículo deberá ser manejada por parte de las autoridades competentes, de conformidad con las normas vigentes sobre la protección de datos. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los que se expidan por el Ministerio de Transporte para la correcta interconexión de este Sistema al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte - SINITT. . Párrafo 4 El Ministerio de Transporte, establecerá los lineamientos para que las autoridades de transporte en su jurisdicción, carguen y mantengan actualizada la
353	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Artículo 2.2.1.3.9.11. Contenido de la Tarjeta de Control. Propuesta: Debe incluir los parámetros o la forma de cálculo o algoritmos para el cobro por las diferentes modalidades en el caso de servicios por voz, redes sociales o plataformas de transporte.	No aceptada	El contenido de la tarjeta de control establecido en el artículo 2.2.1.3.9.11. literal 1), del proyecto de Decreto, ya prevé la " Información relacionada con liquidación del costo del servicio público a la tarifa oficialmente autorizada en el respectivo municipio ". Además, el proyecto de Decreto para mayor información al usuario establece en el artículo 2.2.1.3.10.2. párrafo 2 que "En todo caso, al finalizar el servicio se le deberá proporcionar al usuario un comprobante físico o electrónico, según corresponda, en el que se detalle el valor final del servicio y la discriminación de los ítems aplicados según el modelo tarifario establecido por las autoridades de transporte"
354	20 de marzo de 2021	Carlos Eduardo Peña Gil Asociación de Propietarios de Taxis de Bogotá ASPROTAX	Tarifas Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Párrafo 1. Proponemos no establecer la tarifa dinámica, esto va en contra del usuario y se prestaría para cobros indebidos por los conductores y no controlable por los usuarios al no saber porque cobran más en los mismos recorridos o menos, deben existir cobros fijos y de pronto más a determinadas zonas, pero lo deben determinar los estudios socioeconómicos y técnicos sobre las necesidades del servicio y sostenibilidad financiera de la Industria del Taxi.	No aceptada	El proyecto no se refiere a tarifas dinámicas, lo que si hace es referirse a cobros dinámicos en el párrafo del mismo artículo, estableciendo que: para los dos niveles de servicio, cuando el usuario acceda al servicio a través del uso de plataforma tecnológica, se pueden viabilizar estas primas o cobros dinámicos, que se adicionarán al valor liquidado como costo del servicio público calculado con base en la "tarifa base regulada" o la "tarifa mínima", oficialmente autorizada. Se precisa que el proyecto de Decreto en el artículo 2.2.1.3.10.20, establece que "cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma y deberá darse a conocer a este previamente a su inicio para que acepte o no la prestación del servicio de transporte". Por lo tanto, el valor al cobrar que es informado al usuario por medio de la plataforma, la violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes."
355	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñuela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.4.1 identificar en el Decreto cuáles son los ítems de cumplimiento de ley como Salud, ARL, Pensión, Caja de Compensación y quien de los 3 actores está obligado a pagar cada ítem: - Conductor - Propietario - Empresa	No aceptada	Por lo anterior, esta cartera ministerial no es competente para determinar los ítems que componen el sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes."
356	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñuela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.4.1. identificar en el Decreto cuáles son los porcentajes de ley a pagar la seguridad Social como: - Salud - ARL - Pensión. - Caja de Compensación	No aceptada	Por lo anterior, esta cartera ministerial no es competente para determinar los porcentajes de los ítems que componen el sistema de seguridad social.
357	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñuela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.4.1. Identificar en el Decreto Quien es el responsable a pagar los Accidentes de Riesgos Laborales: - Conductor - Propietario - Empresa	No aceptada	La disposición del artículo 2.2.1.3.4.1 se encuentra en consonancia con el artículo 34 de la ley 336 de 1996, el cual establece que: "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. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las
358	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñuela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.4.1. Identificar en el Decreto las sanciones que acarrearía el no cumplimiento de dichos pagos y porcentajes de la seguridad social a los conductores de taxi. La empresa, conductor y propietario que viole lo dispuesto en este artículo incurrirá en una infracción a las normas de transporte y/o Transito contenidas en el artículo 34, 36 de la Ley 336 de 1996, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la misma ley y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación, 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, ley 769 del o las normas que las adicionan, modifican o sustituyen.	No aceptada	No se considera viable incluir el artículo 36 de la ley 336 de 1996 en la medida que el artículo 2.2.1.3.4.1 regula la seguridad social de conductores y no la relación laboral.

359	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñauela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.9.10. al lietar a del artículo se propone a) De conformidad con el artículo 34 Y 36 de la Ley 336 de 1996, artículo 15 de la ley 15 de 1959, cumplir con la vinculación laboral, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales y reglamentarias vigentes sobre la materia.	No aceptada	Precisamente el proyecto de Decreto, prevé en literal a del artículo 2.2.1.3.9.10, que las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales y reglamentarias vigentes sobre la materia; reglamentaciones y disposiciones legales de las que esta cartera ministerial no es competente teniendo en cuenta que ello es una competencia exclusiva del Ministerio del Trabajo, materia que no puede ser tratada se considere el horario propuesto en el proyecto de Decreto, teniendo en cuenta que conforme al análisis realizado por el Ministerio de Transporte, a la fecha en el país existen 20.710 rutas autorizadas a empresas habilitadas en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera. Del total de rutas señaladas, las empresas tienen 182.907 horarios de despacho, de los cuales 4873, es decir el 3%, corresponden a despachos autorizados entre las 22:00 y las 4:00 horas y 178.034, que equivalen al 97%, son despachos realizados en el horario entre las 4:01 y las 21:59 horas. La eliminación de la planilla de viaje ocasional no constituye una competencia directa con la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera ya que la oferta de esta modalidad en el horario comprendido entre las 22:00 y las 4:00 horas, es baja y en la mayoría los usuarios que requieren movilizarse en el horario nocturno buscan rapidez, comodidad y están dispuestos a asumir un costo mas elevado para obtenerlo. A su vez, la medida sería de gran ayuda para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor
360	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñauela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.6.4. porpuesta. Parágrafo 1. Viajes entre departamentos. No se exigirá el uso de planilla única de viaje ocasional para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi para el nivel básico y ecológico, entre las veinte 20 horas de un día y las seis 6 horas del día siguiente.	No aceptada	Respecto del parágrafo 2 corresponde a lo dispuesto en el artículo 141 de la Ley 769 de 2002, por lo cual no puede ser objeto de modificación en el presente proyecto de Decreto.
361	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñauela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.6.4. Parágrafo 2. propuesta. Viajes entre municipios. No se exigirá el uso de planilla de viaje ocasional, entre aquellos municipios ribereños o conurbados, en zona urbana o rural, únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adicione o sustituya	No aceptada	Conforme al artículo 2.2.1.3.6.5, establece quienes son las autoridades de transporte en cada jurisdicción, por lo tanto la Gobernación no es una autoridad de transporte que puedan intervenir para dar el concepto favorable. El Ministerio de Transporte ejerce su facultad como autoridad de transporte, no delegando en Gobernación ni alcaldías.
362	22 de marzo de 2021	Jhon Jairo Peñauela Cabrera Mesa Nacional de Taxis	Artículo 2.2.1.3.6.5. Prestación del servicio en aeropuertos. El servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi entre un aeropuerto que sirve a un departamento, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional entre sus municipios, cuando se presta con vehículos de empresas de los respectivos municipios Previo concepto favorable de la subdirección de transporte del Ministerio de Transporte, Gobernación del departamento Y los alcaldes de los municipios.	No aceptada	cuando el rproyecto se refiere a vehículos no usados, se debe remitir a la definición contenida en el artículo 2.2.1.3.4 "Es el vehículo automotor homologado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, que no ha sido comercializado dentro del año modelo asignado por el fabricante o ensamblador y que no ha sido
363	22 de marzo de 2021	Paula Andrea Rodríguez	Artículo 2.2.1.3.8.2. y parágrafos 3, 4 literal b Se sugiere eliminar el "o no usado, dejar unicamnetne la opción para vehículos nuevos. Dejar la puerta abierta a vehículos usados o a vehículos repotenciados de gasolina a electricos es peligroso en terminos de seguridad, los vehículos electricos necesitan características especiales para su carga y si se permite la repotenciación estos vehículos modificados no cumplirían con los estándares de Estanadnos los argumentos de las autoridades para la expedición del acto administrativo no hemos identificado la justificación y las razones que permitan viabilizar la transformación del servicio de transporte individual en una modalidad de transporte público colectivo que permita la movilización de pasajeros que "no tienen relación entre sí". La reglamentación del transporte público colectivo, la determinación de las rutas, frecuencias, horarios de prestación del servicio y otros permisos de operación han transformado este sistema de transporte en una modalidad rígida en la cual, las autoridades de transporte deben observar reglas y argumentos técnicos para poder realizar modificaciones, incluso si estas obedecen a las necesidades específicas de determinados usuarios, contrario a esto, la autorización para que un vehículo de transporte "individual" de pasajeros no tendría estas restricciones hecho que sin duda generaría un grado de competencia alto y el desplazamiento de los usuarios hacia esta alternativa de transporte, la cual, por las condiciones técnicas, geográficas y de infraestructura de las ciudades, terminaría siendo un servicio más ágil y rápido al permitir que el usuario se pueda desplazar entre su origen y destino circulando por vías diferentes a las aquellas por las cuales está obligado a movilizarse el sistema de transporte público colectivo. Bajo esta circunstancia, la existencia de la industria del transporte público colectivo se ve afectada no solo por las condiciones actuales de demanda ante las nuevas condiciones	No aceptada	No se acoge la observación, no obstante se elimina del proyecto de Decreto el artículo que establecía las condiciones excepcionales para la prestación del servicio
364	20 de abril de 2021	Asotranvaa	Artículo 2.2.1.3.8.2. y parágrafos 3, 4 literal b Se sugiere eliminar el "o no usado, dejar unicamnetne la opción para vehículos nuevos. Dejar la puerta abierta a vehículos repotenciados de gasolina a electricos es peligroso en terminos de seguridad, los vehículos electricos necesitan características especiales para su carga y si se permite la repotenciación estos vehículos modificados no cumplirían con los estándares de Estanadnos los argumentos de las autoridades para la expedición del acto administrativo no hemos identificado la justificación y las razones que permitan viabilizar la transformación del servicio de transporte individual en una modalidad de transporte público colectivo que permita la movilización de pasajeros que "no tienen relación entre sí". La reglamentación del transporte público colectivo, la determinación de las rutas, frecuencias, horarios de prestación del servicio y otros permisos de operación han transformado este sistema de transporte en una modalidad rígida en la cual, las autoridades de transporte deben observar reglas y argumentos técnicos para poder realizar modificaciones, incluso si estas obedecen a las necesidades específicas de determinados usuarios, contrario a esto, la autorización para que un vehículo de transporte "individual" de pasajeros no tendría estas restricciones hecho que sin duda generaría un grado de competencia alto y el desplazamiento de los usuarios hacia esta alternativa de transporte, la cual, por las condiciones técnicas, geográficas y de infraestructura de las ciudades, terminaría siendo un servicio más ágil y rápido al permitir que el usuario se pueda desplazar entre su origen y destino circulando por vías diferentes a las aquellas por las cuales está obligado a movilizarse el sistema de transporte público colectivo. Bajo esta circunstancia, la existencia de la industria del transporte público colectivo se ve afectada no solo por las condiciones actuales de demanda ante las nuevas condiciones	No aceptada	Se refiere a los vehiculo mediante los cuales se presta el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, se debe hacer una interpretación armonica del Decreto
365	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	Artículo 2.2.1.3.8.2. y parágrafos 3, 4 literal b Se sugiere eliminar el "o no usado, dejar unicamnetne la opción para vehículos nuevos. Dejar la puerta abierta a vehículos repotenciados de gasolina a electricos es peligroso en terminos de seguridad, los vehículos electricos necesitan características especiales para su carga y si se permite la repotenciación estos vehículos modificados no cumplirían con los estándares de Estanadnos los argumentos de las autoridades para la expedición del acto administrativo no hemos identificado la justificación y las razones que permitan viabilizar la transformación del servicio de transporte individual en una modalidad de transporte público colectivo que permita la movilización de pasajeros que "no tienen relación entre sí". La reglamentación del transporte público colectivo, la determinación de las rutas, frecuencias, horarios de prestación del servicio y otros permisos de operación han transformado este sistema de transporte en una modalidad rígida en la cual, las autoridades de transporte deben observar reglas y argumentos técnicos para poder realizar modificaciones, incluso si estas obedecen a las necesidades específicas de determinados usuarios, contrario a esto, la autorización para que un vehículo de transporte "individual" de pasajeros no tendría estas restricciones hecho que sin duda generaría un grado de competencia alto y el desplazamiento de los usuarios hacia esta alternativa de transporte, la cual, por las condiciones técnicas, geográficas y de infraestructura de las ciudades, terminaría siendo un servicio más ágil y rápido al permitir que el usuario se pueda desplazar entre su origen y destino circulando por vías diferentes a las aquellas por las cuales está obligado a movilizarse el sistema de transporte público colectivo. Bajo esta circunstancia, la existencia de la industria del transporte público colectivo se ve afectada no solo por las condiciones actuales de demanda ante las nuevas condiciones	No aceptada	Frente a la propuesta de incluir al operador de plataforma como empresa de transporte, nos permitimos informarle que es necesario garantizar la libertad de empresa, por lo cual no es posible limitarlo únicamente a este tipo de empresas. no obstante la deficiencia de plataforma claramente dispone que esta conecta al usuario con vehículos y conductores autorizados. El concepto de abogacía de la competencia de la Superintendencia de Industria y comercio No. 16-137076-10 de 2016, claramente dispone que incentivar a que las
366	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	Artículo 2.2.1.3.8.2. y parágrafos 3, 4 literal b Se sugiere eliminar el "o no usado, dejar unicamnetne la opción para vehículos nuevos. Dejar la puerta abierta a vehículos repotenciados de gasolina a electricos es peligroso en terminos de seguridad, los vehículos electricos necesitan características especiales para su carga y si se permite la repotenciación estos vehículos modificados no cumplirían con los estándares de Estanadnos los argumentos de las autoridades para la expedición del acto administrativo no hemos identificado la justificación y las razones que permitan viabilizar la transformación del servicio de transporte individual en una modalidad de transporte público colectivo que permita la movilización de pasajeros que "no tienen relación entre sí". La reglamentación del transporte público colectivo, la determinación de las rutas, frecuencias, horarios de prestación del servicio y otros permisos de operación han transformado este sistema de transporte en una modalidad rígida en la cual, las autoridades de transporte deben observar reglas y argumentos técnicos para poder realizar modificaciones, incluso si estas obedecen a las necesidades específicas de determinados usuarios, contrario a esto, la autorización para que un vehículo de transporte "individual" de pasajeros no tendría estas restricciones hecho que sin duda generaría un grado de competencia alto y el desplazamiento de los usuarios hacia esta alternativa de transporte, la cual, por las condiciones técnicas, geográficas y de infraestructura de las ciudades, terminaría siendo un servicio más ágil y rápido al permitir que el usuario se pueda desplazar entre su origen y destino circulando por vías diferentes a las aquellas por las cuales está obligado a movilizarse el sistema de transporte público colectivo. Bajo esta circunstancia, la existencia de la industria del transporte público colectivo se ve afectada no solo por las condiciones actuales de demanda ante las nuevas condiciones	No aceptada	

367	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.2.3 y 2.2.1.3.2.4. Al eliminarse el requisito relacionado con la vinculación del parque automotor, como condición de habilitación, eventualmente quedarán empresas habilitadas sin desarrollar su objeto, especialmente no contar con vehículos vinculados, no obstante permanecer bajo el control y vigilancia de las autoridades de transporte, la anterior afirmación teniendo en cuenta que corresponde al Estado el deber de regular la prestación del servicio público de transporte público.</p> <p>En relación con la habilitación a personas naturales, se viabiliza la posibilidad de autorización para desarrollar la modalidad de transporte individual de pasajeros, considerándose antitécnico e inconveniente viabilizar la habilitación a una persona natural sin que sea propietaria y/o locataria de vehículos, porque se desdibujaría el espíritu de la norma.</p> <p>De lo anterior nos surgen los siguientes interrogantes:</p> <p>1. ¿La vinculación de los vehículos se haría a través de contratos de vinculación?</p> <p>2. ¿Cuál sería el grado de responsabilidad que se atribuye a una persona natural que no tenga la titularidad de la propiedad del o de los vehículos?</p>	No aceptada	<p>Sobre el particular se debe aclarar que se incluye a la empresa de persona natural, no a la persona natural y esta disposición se encuentra contenida en el artículo 2.2.1.3.3. del proyecto de Decreto que se refiere a Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi.</p> <p>1. El proyecto de Decreto establece en el artículo 2.2.1.3.7.2, que la vinculación de un vehículo a una empresa de transporte, se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa.</p> <p>2. La responsabilidad de las empresa de transporte y de los propietarios de los vehículos, se encuentra consagrada en el artículo 999 del Código de Comercio.</p>
368	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.2.8. De la Áreas Metropolitanas. I establecer en este artículo que sólo podrán ser habilitadas empresas bajo la competencia de la Autoridad de Transporte Metropolitana, en el radio de acción metropolitana, se considera que es importante hacer claridad sobre el proceso de transición que deberían surtir las empresas ya habilitadas en la modalidad individual de pasajeros en el radio de acción municipal, y que deban ser subsumidas en el marco metropolitano.</p>	No aceptada	<p>En el artículo 2.2.1.3.6.3 del proyecto de Decreto cuando se define el radio de acción metropolitano, claramente dispone que los servicios existentes al momento de la creación del área metropolitana adquieren el radio de acción metropolitana, es decir las empresas continuaran con su habilitación. También en el artículo 2.2.1.3.2.8 del proyecto de Decreto, establece que solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitano. De conformidad con el artículo 2.2.1.3.2.3, para la habilitación de personas jurídicas, Las empresas que se constituyan para operar en un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido correspondiente a la sumatoria del número de habitantes de los municipios que conforman el área metropolitana.</p> <p>Así mismo, una vez verificado de manera directa con el peticionario se</p>
369	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.6.3. Radio de Acción. Teniendo en cuenta que la redacción queda abierta a la posibilidad de interpretación, se considera que se viabilice la posibilidad de aclarar que este radio de acción, es controlado y vigilado por la autoridad metropolitana debidamente constituida</p>	No aceptada	<p>Conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.3.1.1 del proyecto de Decreto, define claramente cuales son las autoridades de transporte en cada jurisdicción, indicando que en la jurisdicción del área metropolitana sera " La Autoridad de Transporte Metropolitana"</p>
370	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.6.1 Del acceso al Servicio y la forma de pago por parte del usuario parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.6.1 traslada a los operadores de plataformas, la liquidación del valor a cobrar al usuario a través de la plataforma, abriendo la posibilidad de aceptar o no el valor calculado para la prestación del servicio. Se considera necesario que el valor del servicio este definido de manera clara para el usuario por parte de la autoridad de transporte sustentados en los criterios que puedan validar cualquier tipo de ajuste.</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.10.2 del proyecto de Decreto establece que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas previamente fijadas por la autoridad de transporte competente, según el nivel de servicio. Así mismo, este artículo en su parágrafo 3 dispone que: Parágrafo 3. En todo caso, sin importar si se usa dispositivo electrónico, tarifas oficiales publicadas en un aviso o a través de módulo de plataformas tecnológica, la base de liquidación del costo del servicio público será la tarifa oficialmente autorizada en la jurisdicción para el nivel de servicio que corresponda. Igualmente, se deberá tener en cuenta las primas o cobros fijos, las primas o cobros dinámicos y las propinas según correspondan al nivel de servicio que se preste.</p> <p>De otra parte el artículo</p>
371	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.8.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipoa determinación de un nivel de ocupación mayor al 80% en la modalidad de acuerdo con lo contemplado en el parágrafo uno de este artículo, para la determinación de necesidades de equipos, debería ser reevaluada incorporando criterios que permitan validar los volúmenes de demanda atendidos por las diferentes alternativas del transporte informal que comprometen la sostenibilidad del transporte público</p>	No aceptada	<p>La metodología de estudio técnico debe corresponder a una política pública de aplicación nacional, tal y como lo determina el artículo 3 numeral 1 de la Ley 105 de 1993, establece que el Gobierno nacional establecerá las condiciones para la prestación del servicio con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora. De otro lado, el ajuste al artículo 2.2.1.3.8.3. en el parágrafo 1, indicando que "El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de ocho (8) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo".</p>
372	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	<p>Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa. Artículo 2.2.1.3.10.2. Liquidación del valor a cobrar al usuario. Al considerar al operador de la plataforma como intermediario, y la posibilidad de que éste establezca criterios de ajuste de tarifa en función de congestión, de orígenes o destinos, períodos picos de demanda; debe establecerse claramente que en todo caso corresponderá a la autoridad de transporte la definición con soporte en estudios técnicos, de los diferentes criterios que podrá aplicar cualquiera de las plataformas. En todos los casos la definición de la tarifa deberá estar a cargo de la autoridad de transporte</p>	No aceptada	<p>El artículo 2.2.1.3.10.2 del proyecto de Decreto establece que el valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas previamente fijadas por la autoridad de transporte competente, según el nivel de servicio. Así mismo, este artículo en su parágrafo 3 dispone que: Parágrafo 3. En todo caso, sin importar si se usa dispositivo electrónico, tarifas oficiales publicadas en un aviso o a través de módulo de plataformas tecnológica, la base de liquidación del costo del servicio público será la tarifa oficialmente autorizada en la jurisdicción para el nivel de servicio que corresponda. Igualmente, se deberá tener en cuenta las primas o cobros fijos, las primas o cobros dinámicos y las propinas según correspondan al nivel de servicio que se preste.</p> <p>De otra parte el artículo 2.2.1.3.13.1, dispone que el modulo 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>

373	26 de abril de 2021	Área metropolitana de Bucaramanga	Artículo 2.2.1.3.13.1 Condiciones mínimas de las plataformas. se considera que se debe definir claramente el significado y alcance de la figura de la intermediación que es mencionada en el numeral 1. En cuanto al numeral 2 y a las herramientas de condiciones de calidad, seguridad e idoneidad del servicio, es necesario precisar la responsabilidad de las plataformas frente a la prestación del servicio en cuanto a sus obligaciones y la aplicación del régimen sancionatorio en caso de incumplimientos.	No aceptada	Precisamente la definición de operador de plataforma tecnológica, contenida en el artículo 2.2.1.3.4. del proyecto de Decreto, claramente dispone que este se limita a operar un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, con vehículos y conductores autorizados. Por lo tanto, como intermediario no es parte del contrato de transporte, cuya responsabilidad es propia de la empresa de transporte habilitada, en concordancia con lo dispuesto tanto en la Ley 105 de 1993, como en la Ley 336 de 1996. Se recuerda que este intermediario conectará al usuario
374	26 de abril de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.4. Al incluirse al operador de plataformas tecnológicas en el acápite de definiciones deberá determinarse si estas empresas serán sujetas al régimen sancionatorio, vigilancia y control de las empresas de transporte y la limitación de su responsabilidad. Se solicita establecer de forma explícita las responsabilidades, obligaciones en el servicio y reglamentación a la que estarán sujetas estas empresas.	No aceptada	Se recuerda que el régimen sancionatorio es de reserva legal
375	26 de abril de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	Los vehículos en esta modalidad de servicio al permanecer en movimiento u operación durante extensos periodos tienen un mayor riesgo de siniestralidad vial. Para el año 2020 las cifras registradas de siniestros viales en taxi fueron 3896, de las cuales 1281 corresponden a siniestros con personas lesionadas y 18 con víctimas fatales. Teniendo en cuenta que uno de los objetivos de la propuesta de valor para el servicio individual, es trabajar en pro de mejorar la seguridad de éste para el usuario, se requiere exigir mayores estándares de seguridad en los vehículos destinados a prestar el servicio, con el fin de reducir las fatalidades en los eventos de siniestralidad vial. Es imprescindible que el servicio de Transporte Público Individual avance en mayores estándares de seguridad adicionales a las señaladas en la Resolución 3752 de 2015, ya que esta solo señala aspectos relativos al sistema de frenos, bolsas de aire, apoyacabezas y algunas excepciones, por lo que podrían ser complementados aspectos claves relativos al tipo de carrocería adecuado para el servicio, cantidad de puertas, potencia del motor, capacidad de la bodega, y otros aspectos que mejoran la seguridad del vehículo. En este sentido, consideramos que lo más conveniente es que sean las autoridades de transporte de las ciudades y entes territoriales quienes establezcan los esquemas de transición, de acuerdo con las particularidades de su parque automotor, para determinar los plazos en que los vehículos que actualmente están operando el servicio que no	No aceptada	El proyecto de Decreto prevé que los vehículos en los que se presta el servicio en esta modalidad deben estar homologados (resolución 3752 de 2015) Así mismo, prevé la posibilidad de expedir nuevos reglamentos técnicos que serían aplicables en su momento, para la entrada de nuevos vehículos a la modalidad.
376	26 de abril de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	Con el objetivo de implementar un servicio de transporte individual en taxi sostenible, se propone incluir una disposición que autorice al Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a 2 años después de expedido el decreto, a establecer a partir de un estudio técnico la definición de la vida útil que deben tener los vehículos en esta modalidad de cada nivel de servicio, esto especialmente para vehículos eléctricos sobre el cual en la actualidad no se ha definido Adicionalmente, cabe mencionar que las ciudades a partir de nuevos esquemas de otorgamiento del derecho de matrícula podrían incentivar el uso de vehículos de bajas o cero emisiones, a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de registrar un vehículo eléctrico o con tecnologías cero emisiones, por lo que se solicita permitir a las ciudades establecer esquemas de otorgamiento de matrículas que incentiven la movilidad de bajas y cero emisiones, así como	No aceptada	De conformidad con el artículo 1 del Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", el Ministerio de Transporte tiene como objeto primordial formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, en virtud de lo anterior, es claro que el Ministerio conserva la facultad de manera permanente para ejercer dicha reglamentación.
377	26 de abril de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	Ya que este Proyecto de Decreto reglamenta la creación del Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el cual contiene la información de todos los actores prestadores del servicio y adicionalmente el literal C del artículo 2.2.1.3.11.1. Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos permite "...en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información...", se recomienda incentivar y permitir el porte de los documentos de transporte de forma virtual, lo cual facilita procesos de trámites, control y evitaría casos de falsificación. Adicionalmente, el porte de documentos de forma virtual le permitiría al gremio de taxi ser más competitivo disminuyendo el tiempo en trámites y mitigando la falsificación de estos documentos.	No aceptada	Acogida parcialmente, teniendo en cuenta que se ajusta el artículo 2.2.1.3.9.1., indicando que la tarjeta de operación podrá ser física o virtual. En cuanto a la tarjeta de control, el artículo 2.2.1.3.9.12 del proyecto de Decreto, establece que la tarjeta de control deberá ser físicas, hasta tanto no sean reglamentadas las condiciones para que estos documentos sean digitales. De otro lado, el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.9.10, establece que " Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos". No obstante, se aclara que la tarjeta de control siempre deberá ser visible a la consulta del usuario, esto teniendo en cuenta que el acceso al servicio por parte del usuario puede ser directamente en la vía.
378	26 de abril de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	Artículo 2.2.1.3.9.12. se solicita que sea permitido y considerado como válido el porte de este documento de manera virtual para consulta de los ciudadanos y autoridad, así como la tarjeta de operación y planilla de viaje ocasional. En este sentido, se propone promover la creación de una tarjeta de control con número único por conductor y vehículo, de la cual su histórico y estado sea administrado a través del sistema de información y no se requiera su impresión en múltiples ocasiones por actualización o renovación de documentos, sino que esta situación sea controlada a partir del sistema y al momento de hacer consulta sobre la tarjeta se establecerá si se encuentra activa o no	No aceptada	En cuanto a los documentos de planilla de viaje ocasional y tarjeta de operación, se aclara que la redacción de los artículos 2.2.1.3.4. y 2.2.1.3.9.1., respectivamente fue ajustada indicando que estos documentos pueden ser físicos o digitales. Por último, en lo relacionado con el número de la tarjeta de control, se

379	21 de junio de 2021	Secretaría Distrital de Movilidad	<p>Las características de la tarjeta de control quedan sujetas al formato vigente con corte al 4 de junio de 2014, en tanto el Ministerio de Transporte, expida la reglamentación respectiva, tal y como se indica en el Parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.3.9.9: "(...) Parágrafo 2. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y renovación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014. (...) Por lo anterior, la entidad encuentra incompatible la prestación del servicio correspondiente a la expedición y/o referendación de la tarjeta de control de manera virtual, con el formato actual del citado documento, dado que, al mantener vigentes las características de la tarjeta de control sujetas al formato vigente con corte al 4 de junio de 2014, se establece la necesidad de que las empresas firmen e impongan los respectivos sellos de vigencia en la tarjeta de control, tal y como lo establece el decreto 172 de 2001, el cual determina: "ARTÍCULO 50.- CONTENIDO. La tarjeta de control, contendrá como mínimo, los siguientes datos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Fotografía reciente del conductor.</li> <li><input type="checkbox"/> Número de la tarjeta.</li> <li><input type="checkbox"/> Datos personales del conductor.</li> <li><input type="checkbox"/> Grupo Sanguíneo.</li> <li><input type="checkbox"/> Datos de la empresa</li> <li><input type="checkbox"/> Sitio de control.</li> <li><input type="checkbox"/> Letras y números correspondientes a las placas del vehículo.</li> <li><input type="checkbox"/> Firma y sello de la empresa.</li> <li><input type="checkbox"/> Número de certificado de movilización y fecha de vencimiento.</li> <li><input type="checkbox"/> Espacios para efectuar las referendaciones durante el mes y día y firma y sello de la empresa.</li> <li><input type="checkbox"/> Número de Orden. (...) "</li> </ul> <p>Así pues, no sería razonable facultar la expedición del documento de manera virtual y mantener a los conductores de esta modalidad de transporte, asistiendo periódicamente a las instalaciones físicas de las empresas, a que les sea impuesto el sello y firma de la empresa en el documento físico.</p>	Aceptada	Se realiza la modificación eliminando del proyecto de Decreto la disposición que se refiere al formato vigente al 04 de junio de tarjeta de control, toda vez, que el proyecto de Decreto ya dispone en el artículo Artículo 2.2.1.3.9.11 cual es el contenido de la Tarjeta de Control
380		Secretaría Distrital de Movilidad	<p>el Artículo 2.2.1.3.8.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo, donde se establece que:</p> <p>B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo: Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi. El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo</li> <li>2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.</li> <li>3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.</li> </ol> <p>La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).</p> <p>Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por</p>	No aceptada	El artículo Artículo 2.2.1.3.8.3 del proyecto de Decreto, establece el procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo, definiendo que l determinación de la capacidad transportadora global en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi y los incrementos de la misma son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico. Por lo tanto, la solicitud a la que se refiere para incluir la información proveniente de los operadores de plataformas, no es objeto de esta reglamentación, si no de la que se expida por parte de Ministerio de Transporte, para determinar los parámetros a tener en cuenta para eleaboración del estudio. Lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el parágrafo de este mismos artículo.

Aprobado por   
**Camilo Pabón Almanza**  
 Viceministro de Transporte  
 Ministerio de Transporte

Revisó:   
**Angélica María Yance Díaz**  
 Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó **Diana Milena González** -Abogada Grupo de Regulación