

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

Nombre de la entidad	MINISTERIO DE TRANSPORTE
Responsable del proceso	VICE-MINISTERIO DE TRANSPORTE
Nombre del proyecto de regulación	"Por el cual se reconoce un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, se reglamenta el procedimiento para su entrega y se dictan otras disposiciones"
Objetivo del proyecto de regulación	Reconocer un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, por una única vez, en virtud de las competencias señaladas en el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 y definir la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación, conforme al procedimiento establecido en el presente Decreto.
Fecha de publicación del informe	
Descripción de la consulta	
Tiempo total de duración de la consulta:	Cinco (5) días calendario
Fecha de inicio	14/12/2023
Fecha de finalización	18/12/2023
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	PÁGINA WEB OFICIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE: www.mintransporte.gov.co
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	CORREO ELECTRÓNICO: dsunche@mintransporte.gov.co
Resultados de la consulta	
Número de Total de participantes	20
Número total de comentarios recibidos	108
Número de comentarios aceptados	14
	%
	13.0%
Número de comentarios no aceptados	94
	%
	87.0%
Número total de artículos del proyecto	18
Número total de artículos del proyecto con comentarios	17
	%
	94%
Número total de artículos del proyecto modificados	3
	%
	16%

No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	Vie 15/12/2023	taxiaerpuerto 21	Señor ministro, nosotros los taxistas estamos en desventaja con la informalidad, cumplimos con todas las normas del ministerio de transporte y no hay control a la informalidad, sería bueno tener tarifa preferencial para todos los taxistas del país. Cordial saludo. Carmelo Guerrero hernandez. Asociación taxistas de bucararamanga asotamb	NO ACOGIDA	<p>"En primera medida, se debe tener en cuenta que la finalidad del decreto es reconocer un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, por una única vez, en virtud de las competencias señaladas en el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, así como, la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación.</p> <p>Finalmente, frente a la tarifa preferencial se destaca que el proyecto de decreto, en cumplimiento del compromiso adquirido por el Gobierno nacional, establece una compensación por el incremento del combustible y no una tarifa preferencial en aras de tener una adecuada gestión y control fiscal de la entrega de los recursos a los beneficiarios identificados.</p>
2	Vie 15/12/2023	Walter Diaz Mates	Se necesita que nos ayuden con tanto carro particular haciendo como taxi ... Ahora ya no hay ni carreras en la calle porque ya no dejan nada	NO ACOGIDA	<p>En primera medida, se debe tener en cuenta que la finalidad del decreto es reconocer un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, por una única vez, en virtud de las competencias señaladas en el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, así como, la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación.</p> <p>Finalmente, frente a la tarifa preferencial se destaca que el proyecto de decreto, en cumplimiento del compromiso adquirido por el Gobierno nacional, establece una compensación por el incremento del combustible y no una tarifa preferencial en aras de tener una adecuada gestión y control fiscal de la entrega de los recursos a los beneficiarios identificados.</p>
3	Sáb 16/12/2023	Carlos Ordoñez	Que bueno que nos den la compensación	NO ACOGIDA	<p>Se agradece la acogida del proyecto elaborado con el es disminuir la afectación que ha tenido el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, como consecuencia de los aumentos de la gasolina como consecuencia de la estrategia de reducción del déficit del FPCC, lo anterior, en consideración a que este componente es el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos. Se establece como no acogida ya que no incluye solicitud de ajuste u observación a tener en cuenta en el proyecto de decreto</p>
4	Lun 18/12/2023	Nelson Norberto Rojas Ruiz	Esta compensación es por el año 2023 queda sin resolver lo de las mesas técnicas para el estudio de una tarifa diferencial el precio de la gasolina para el servicio público individual de pasajeros tipo taxi	ACOGIDA	<p>El objetivo del documento es realizar una compensación en los periodos y condiciones allí planeados</p>
5	Lun 18/12/2023	Fabán Quintero Valencia Tax Individual S.A.	<p>Artículo 1. Objeto. Sugerencias:</p> <p>1. Simplificar la redacción del objeto, para hacerlo más claro y conciso.</p> <p>Sugerencia de redacción:</p> <p>Artículo 1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto establecer un mecanismo de compensación económica destinado a los conductores de taxis registrados en el servicio de transporte público individual, Competaxi, por el aumento en el costo del combustible. Lo anterior, con base en las facultades legales correspondientes.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge comentario, la estructura del objeto del decreto busca determinar de manera expresa que se pretende realizar, el cual consiste en el reconocimiento del mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, por una única vez, así mismo, la definición de la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación. Por otra parte, se debe mencionar que el decreto corresponde a un trabajo consensuado entre los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Transporte y, alineado con los considerandos, el objeto del decreto así lo refleja para aclarar la responsabilidad de cada cartera ministerial en la adecuada implementación del Competaxi. ☐</p>

6	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 1. Objeto. Sugerencias:</p> <p>2. En lugar de mencionar las normas de manera tan específica, hacer referencia general a las facultades legales.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge comentario, la estructura del objeto del decreto busca determinar de manera expresa que se pretende realizar, el cual consiste en el reconocimiento del mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi - Competaxi, por una única vez, así mismo, la definición de la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación. Por otra parte, se debe mencionar que el decreto corresponde a un trabajo consensuado entre los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Transporte y, alineado con los considerandos, el objeto del decreto y las normas expresas allí señaladas, esto es, el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, así lo reafirma para aclarar la responsabilidad de cada cartera ministerial en la adecuada implementación del Competaxi.</p>
7	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</p> <p>1. El ámbito de aplicación define un alcance territorial nacional, lo cual es excesivo considerando que la afectación por el alza en los combustibles tiene manifestaciones e intensidades diferentes en las regiones. Se sugiere sea la autoridad local (municipal/distrital) quien determine la necesidad, oportunidad y alcance de la compensación en su jurisdicción. Fuente: Precio de la gasolina 2023; este es su valor en noviembre (2023, noviembre 4). Canal Institucional. https://www.canalinstitucional.tv/precio-gasolina-2023-columbia</p>	NO ACOGIDA	<p>"No se acoge comentario; así, es necesario aclarar que el reconocimiento de la compensación registrará en todo el territorio nacional y se aplicará a los conductores de vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi activos cuyo combustible corresponda a la gasolina. En efecto, lo anterior reconoce que el aumento del precio de este combustible ha tenido alcance nacional pues la estrategia para mitigar el déficit del FPPEC ha tenido ese enfoque.</p> <p>No obstante, reconociendo el alcance de la medida de estabilización del precio del combustible según las regiones, se aclara que para determinar el monto de la compensación, es necesario que las entidades territoriales remitan la información de la operación del servicio de transporte en vehículos taxi dentro de su jurisdicción, es por eso que, en el artículo 8 del proyecto de decreto se establece que corresponde a la autoridad de transporte del orden municipal, distrital o metropolitano, según corresponda, luego de realizar la validación de los documentos de transporte de los vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi de su jurisdicción y efectuado el análisis de la operación de esta modalidad de transporte, deberá reportar, a través de los medios y bajo las condiciones que disponga el Ministerio de Transporte, la información de los conductores, vehículos taxi, condiciones de operación y demás información que se requiera en relación con la prestación de esta modalidad en su jurisdicción."</p>
8	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</p> <p>2. Dentro de los posibles beneficiarios se incluye en general a "conductores de vehículos del Servicio Público." sin mayor detalle. Es importante acotar este concepto sólo a aquellos conductores autorizados o activo como se define en el siguiente artículo, debidamente vinculados a través de una empresa de transporte público debidamente habilitada, pues son ellos quienes realizan la inversión en la compra de combustible. Se deben excluir conductores independientes no autorizados o contratados por el propietario del vehículo.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge comentario, en consideración a que el ámbito de aplicación señala expresamente que el decreto se aplicará a conductores del servicio de taxi activos, lo cual se interpreta de forma coherente con el numeral 2 del artículo 3 del proyecto de decreto referente a definiciones que determina de manera clara lo que se debe entender por "Conductor activo de vehículo taxi", así: "Es la persona autorizada por una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros Taxi para que, bajo su responsabilidad, opere un vehículo en esta modalidad de transporte. Será conductor activo en la medida en que la tarjeta de control que lo acredita para desarrollar esta actividad se encuentre vigente en el periodo de liquidación del Competaxi. (Negrita fuera de texto)."</p>
9	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</p> <p>3. Se debe aclarar el periodo específico que se tomará como referencia para evaluar el impacto por el alza en los precios de la gasolina. No puede ser una compensación permanente por las variaciones normales en los precios.</p>	NO ACOGIDA	<p>En la redacción del documento se indica el mes de compensación y el periodo en el que se calculará la diferencia de precios. Adicionalmente, se realizará por una única vez.</p>
10	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 2. Ámbito de aplicación.</p> <p>4. Es inequitativo y, por ende, injusto, incluir sólo a taxis que utilicen gasolina como combustible. El beneficio debe hacerse extensivo a otras modalidades de taxi que igualmente se han visto impactados (gas natural, por ejemplo).</p>	NO ACOGIDA	<p>Si bien otros tipos de combustible también tuvieron incrementos durante el año, ninguno alcanzó la cuota de variación de la gasolina motor que aumentó alrededor de un 50% a lo largo del año.</p>
11	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>1.La definición de "Beneficiario" podría ser más específica. Se debe indicar si se refiere al propietario del vehículo taxi o también al conductor cuando es diferente.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge comentario, para ser beneficiario del reconocimiento de la compensación es necesario que se tenga la calidad de conductor. Ahora bien, los propietarios que se involucran en la operación también podrán resultar beneficiarios, en tanto también ostenta la calidad de conductor, esto es señalado de forma expresa en la parte considerativa del proyecto de decreto, lo cual no permite generar dudas al respecto.□</p>
12	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>2.La definición de "Gasolina Motor o Gasolina" es demasiado técnica y compleja para los efectos del decreto. Se podría simplificar como "combustible derivado del petróleo utilizado como carburante en motores de combustión interna".</p>	NO ACOGIDA	<p>Corresponde al término técnico establecido en la normatividad del sector minero energético</p>
13	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>3.En la definición de "Kilómetros Operativos" se debería especificar si se refiere sólo a kilómetros recorridos prestando el servicio de transporte o también incluye los de desplazamiento sin pasajeros. Esto tiene implicaciones para el cálculo de la compensación.</p>	NO ACOGIDA	<p>La consideración sobre kilómetros operativos aparece de manera expresa en el documento soporte aclarando que se usan las cifras reportadas por las autoridades locales. En todo caso, si se calculan únicamente los kilómetros operativos en Servicio para los taxis, no podría considerarse el combustible que gasta el conductor para desplazarse entre carteras ni el combustible que gasta al devolver el vehículo al Propietario o a otro conductor después del turno, los cuales de todos modos son cubiertos por él.</p>
14	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>4.La definición de "Vehículo de servicio público" es demasiado amplia al referirse a transporte de pasajeros y carga. Se debe ajustar específicamente al transporte individual de pasajeros tipo taxi objeto del decreto. Sugérimos incluir la definición de "Tarjeta de Control" contenida en el Decreto 1079 de 2015.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge el comentario, la definición de Vehículo de servicio público es transcrita íntegramente de la Ley 769 de 2002: "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", de tal forma que no resulta jurídicamente viable establecer una definición no contemplada en la normativa citada. En todo caso, a lo largo del proyecto de decreto se hace referencia a vehículo de servicio público de taxi lo cual restringe el alcance de la definición para aplicar las diferentes disposiciones del proyecto de decreto.</p>
15	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 3. Definiciones.</p> <p>5.ARTÍCULO 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo. Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.</p> <p>PARÁGRAFO. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y refundación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expediendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014. (Decreto 1047 de 2014, artículo 9).</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge el comentario, no se considera oportuna la integración de la definición de la tarjeta de control dado que, sólo se hace mención del término dentro de la definición de "Conductor activo de vehículo taxi."</p>
16	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 4. Beneficiarios.</p> <p>1.Sugerimos que en el literal a) se incluya la exigencia de portar la Tarjeta de Control vigente debidamente expedida por la empresa de transporte a la cual está vinculado el conductor.</p>	NO ACOGIDA	<p>Lo solicitado en esta observación no tiene relación con el objeto y lo regulado en el proyecto de decreto, el porte de la tarjeta de control corresponde a una exigencia para la prestación del servicio regulada en el Decreto 1079 de 2015. Ahora bien, la tarjeta de control sí se tendrá en cuenta para determinar la calidad de activo del conductor de taxi para ser beneficiario de la compensación como lo señala el ámbito de aplicación del proyecto de decreto, de conformidad con la información que será reportada por las autoridades territoriales como autoridades de supervisión de la modalidad de transporte en su jurisdicción quienes deben contar con un sistema o registro que permita determinar la vigencia de las tarjetas de control de los conductores de taxi."</p>
17	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 4. Beneficiarios.</p> <p>2.En el literal b), el requisito de uso exclusivo de gasolina como combustible es excesivamente limitante y discriminatorio frente a otras tecnologías de propulsión. Se sugiere flexibilizar hacia sistemas de combustibles alternativos.</p>	NO ACOGIDA	<p>El propósito del proyecto de decreto es disminuir la afectación que ha tenido el sector del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con los impactos del combustible, al ser este componente el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos. Por tanto, no procede el reconocimiento del beneficio para conductores de vehículos con combustible diferente a gasolina motor corriente.</p>
18	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 4. Beneficiarios.</p> <p>3.Los literales c) y d) son requisitos razonables de legalidad y formalización para acceder al beneficio. Sin embargo, se debe definir el periodo de vigencia requerido para SOAT y RTM e incluir la exigencia de portar los seguros de Responsabilidad civil, contractual, extracontractual y app conductores.</p>	NO ACOGIDA	<p>Al momento de efectuar los pagos se verificarán las condiciones de los beneficiarios de manera individual. En relación con los seguros de responsabilidad civil contractual y extra contractual no es dable hacer esa observación como quiera que los seguros de responsabilidad civil no son cubiertos por el Conductor sino por parte de la empresa y su vigencia se considera para poder expedir la tarjeta de operación, lo que es objeto de observación por parte de las autoridades locales de manera previa al registro de las tarjetas de control y no se registra en el registro único Nacional de Tránsito, pues se trata de una exigencia de transporte local, que cada Secretaría Territorial debe validar antes de haber registrado la información en sus propios registros locales.</p>
19	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 4. Beneficiarios.</p> <p>4.En el parágrafo 1 no queda clara la limitación de beneficiarios por vehículo. Se sugiere precisar mejor dicho criterio y su forma de verificación.</p>	NO ACOGIDA	<p>Es clara la expresión de beneficiarios máximos por cada vehículo en el texto del Decreto.</p>
20	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 4. Beneficiarios.</p> <p>5.El parágrafo 2 excluye sistemas híbridos y otras fuentes energéticas. Esto va en contra de la política de incentivar mejoras ambientales en estos vehículos.</p>	NO ACOGIDA	<p>El propósito del proyecto de decreto es disminuir la afectación que ha tenido el sector del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con los impactos del combustible, al ser este componente el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos. Por tanto, no procede el reconocimiento del beneficio para conductores de vehículos con combustible diferente a gasolina motor corriente.</p>

21	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 5. Monto del reconocimiento de compensación individual.</p> <p>La fórmula para la compensación a conductores por incrementos en el precio de los combustibles cuenta con algunas limitaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sólo contempla un tipo de combustible (gasolina). • No diferencia por tipo de vehículo y tecnología. • No captura heterogeneidad en consumos reales. <p>Esto puede llevar a sub compensaciones para los conductores dependiendo de sus vehículos y operación.</p> <p>Propuesta Con el objetivo de hacer más equitativa, diferencial y representativa la compensación ante alzas en los precios de combustibles, se propone una nueva fórmula que incorpore:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos a gasolina. • Vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV). • Vehículos eléctricos. <p>Y que a su vez esfime para cada tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consumo promedio real. • Diferencial de costos de combustible. • Días operativos por conductor. <p>Permitiendo así aproximarse a una compensación más justa y acorde a la operación de cada conductor.</p> <p>La fórmula propuesta constaría de las siguientes etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cálculo del diferencial del costo por tipo de combustible. • Cálculo del diferencial del costo de tanque/carga diario por tipo de vehículo. • Cálculo de la compensación por conductor según su vehículo. • Sumatoria para obtener la compensación total. 	NO ACOGIDA	La compensación solo aplica para los conductores de vehículos tipo taxi cuya operación se realice únicamente con gasolina
22	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 6. Postulación.</p> <p>1. En la fase de postulación, se debe especificar el período durante el cual los interesados podrán actualizar la información en el RUNT para efectos de acceder a la compensación. Esto le da claridad al proceso.</p>	NO ACOGIDA	<p>No se acoge comentario, es necesario mencionar que desde el primer momento el Ministerio de Transporte publicó en su página web y en diferentes medios de comunicación con amplio alcance la hoja de ruta que se debía seguir para la compensación del precio del combustible para los conductores de taxi, así, el primer paso que se determinó para acceder a la compensación, fue la actualización de los datos por parte del postulante en la plataforma dispuesta por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en la cual, adicionalmente, se debía certificar por la persona inscrita su calidad de conductor de esta modalidad de transporte.</p> <p>Considerando la amplia y difusión de la medida y en aras de cuantificar con certeza su impacto fiscal, mediante la circular externa No. 2023400000697 del 02 de noviembre de 2023 expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte se determinó cerrar a las 23:59 horas del 3 de noviembre de 2023 el proceso de actualización de información de los conductores de taxi ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT con fines de registrarse como posibles beneficiarios de la compensación económica ante el incremento de precios de combustible.</p>
23	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 6. Procedimiento.</p> <p>2. En la validación de información es positivo el uso de medios electrónicos. Sin embargo, no se establecen plazos para este proceso, lo cual puede afectar la celeridad del procedimiento. Se sugieren tiempos máximos por fase.</p>	NO ACOGIDA	Por referirse a actuación administrativa, ésta se apega a las definiciones contenidas en la ley 1437 de 2011. Todos los procedimientos deberán surtirse de acuerdo con los términos allí señalados.
24	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 6. Procedimiento.</p> <p>3. No se indica si existe posibilidad de subsanar o corregir información en caso de inconsistencias detectadas en la validación. Debe existir esta opción antes de rechazar cualquier postulación.</p>	NO ACOGIDA	en cuanto a la posibilidad de subsanar información reportada por las autoridades de transporte es necesario considerar que las autoridades locales reportan transportan información que les compete, la cual, de no coincidir con información nacional, como el Registro Único Nacional de Tránsito (registro oficial) o la Registraduría General de la Nación, implicará el rechazo del proceso correspondiente.
25	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 6. Procedimiento.</p> <p>4. Para la liquidación individual, se deben revelar las variables y fórmula de cálculo. También se echa de menos una explicación del proceso de consolidación y verificación por parte del Ministerio antes de aprobar el listado de beneficiarios, para brindar plena transparencia, así como en la incorporación de controles que prevengan riesgos de errores o fraudes.</p>	NO ACOGIDA	El proceso de consolidación de la información de los beneficiarios se llevará a cabo a través de protocolos que definirá internamente el ministerio de transporte en ejercicio de su autonomía administrativa.
26	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 6. Procedimiento.</p> <p>5. En la fase de pago no se menciona la necesidad de contar con una plataforma o software adecuado que permita la debida trazabilidad y soporte de los desembolsos de recursos públicos efectuados a cada beneficiario.</p> <p>En conclusión, el procedimiento tiene aspectos positivos pero le hace falta más detalle en los componentes técnicos y tecnológicos para brindar plena transparencia, así como en la incorporación de controles que prevengan riesgos de errores o fraudes.</p>	NO ACOGIDA	Con el fin de garantizar la transparencia así como para hacer un adecuado manejo información el Ministerio contará con sistemas de información que permitan tanto la validación de los datos recibidos como la adecuada dispersión de los pagos.
27	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 7. Liquidación de la compensación.</p> <p>El Artículo 7 presenta imprecisiones en las fechas y períodos que se tomarán como referencia para el cálculo de la compensación a conductores de taxi. Específicamente, al mencionar "los parámetros de operación de diciembre" no se indica a qué año corresponde ese mes. Podría inferirse que se refiere a diciembre de 2023 al ser la redacción en tiempo presente, pero no queda explícito.</p> <p>De igual forma, en el siguiente apartado señala "el cambio de los costos de gasolina entre febrero y noviembre 2023", pero no especifica si será el promedio entre esos dos meses, la diferencia entre ellos u otro tipo de variación. Estas imprecisiones en las fechas y períodos de referencia podrían prestarse para interpretaciones erradas o amañadas al momento de hacer las liquidaciones individuales.</p> <p>Por tal razón, es fundamental detallar correctamente en el texto los datos temporales aplicables, eliminando cualquier ambigüedad sobre los meses o años puntuales que se emplearán para determinar los valores de operación y costos combustible que determinarán el monto de la compensación por taxi.</p>	ACOGIDA	El periodo de reconocimiento que se hará por una sola vez se refiere al mes de diciembre del año 2023 pues todos los estudios, comparaciones y modelos de cálculo para establecer la variación en los costos tuvieron lugar en el presente año 2023. Se mencionará el año en el texto del Decreto.
28	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 8. Reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>1. Es positivo que se solicite información a las autoridades de transporte territoriales, dado que tienen un conocimiento cercano a las condiciones de operación de las empresas y conductores de taxis en su jurisdicción. Sin embargo, no se define un plazo específico para que estas autoridades reporten la información. Esto podría retrasar el proceso de validación de postulantes al beneficio. Se sugiere establecer un tiempo máximo.</p>	NO ACOGIDA	El Ministerio de Transporte ha indicado a las autoridades de Transporte locales los términos para la remisión de la información pertinente en el proceso de liquidación, información que las autoridades locales deben tener disponible a partir del decreto 1047 de 2014 sobre conformación de registro de conductores.
29	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 8. Reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>2. Así mismo, no se conoce el alcance y detalle de la información solicitada a través del manual operativo mencionado. Es importante revelar qué datos puntuales se requerirán para evitar ambigüedades.</p>	NO ACOGIDA	Frente al reporte de información por parte de autoridades territoriales y en cuanto a que es necesario definir que alcance tendrá, es necesario señalar que el Ministerio inició hace varios meses la solicitud de información y por lo tanto el intercambio con autoridades y fue a partir de ese intercambio que se determinaron los parámetros que se utilizan en el proceso de liquidación provenientes de las autoridades locales.
30	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 8. Reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>3. En el párrafo se hace referencia a un sistema de información y registro de conductores que puede no estar implementado aún en todos los municipios y distritos. Debe contemplarse esta situación para no obstaculizar la recepción de postulaciones.</p>	NO ACOGIDA	La obligación de contar con el registro de conductores existe desde el año 2014 para todas las autoridades locales de Transporte, por ejemplo así el decreto 1047 de ese año. Pero de igual manera existe también en las autoridades locales de Transporte la obligación de llevar los registros de los vehículos vinculados y de las tarjetas de operación expedidas. El registro puede haber sido elaborado de manera manual incluso, pero es obligatorio llevarlo. El Ministerio sólo realizará los procesos de liquidación de la compensación para los taxistas que resulten objeto de reporte por parte de las autoridades locales.
31	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 8. Reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>4. Finalmente, teniendo en cuenta que se trata de compensar por mayor consumo de combustible, se recomienda solicitar a las autoridades locales información sobre tarifas aplicadas y variaciones durante el periodo de referencia, que permita sustentar mejor el impacto sufrido en los costos de operación. Si bien es acertado pedir información a nivel territorial, se requiere mayor claridad en plazos, alcances y flexibilidad para asegurar un reporte oportuno, consistente y ajustado a la realidad de cada región.</p>	NO ACOGIDA	Respecto a la necesidad de recibir información sobre variaciones de la tarifa, tal situación fue advertida durante el proceso de construcción del decreto encontrándose que no se produjeron aumentos con posterioridad al momento en que se inició la variación DEL precio de la gasolina por fuera de los demás parámetros de costos. La compensación se relaciona con el mayor costo de combustible por galón, por el número de galones consumidos con base en los parámetros operacionales que se evaluaron para todo el grupo de municipios que reportó información.
32	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>1. Condicionar el beneficio al reporte de información por las autoridades locales puede perjudicar a los conductores si dicha información no es entregada de manera completa y oportuna por causas ajenas a ellos. Se cuestiona esa limitación.</p>	NO ACOGIDA	Frente al reporte de información por parte de las autoridades locales y que ello puede perjudicar a la autoridad no los reporta, es necesario señalar que el Ministerio únicamente puede procesar la información con base en los registros que hayan sido reportados por las autoridades locales para a su vez contrastarlo contra el Registro Único Nacional De Tránsito y otras fuentes de contraste y aplicar luego el sistema de liquidación ordenado por el decreto.
33	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>2. El no definir plazos para ese reporte ni las condiciones técnicas del mismo, puede prestarse para que las administraciones territoriales aleguen problemas operativos para incumplir esta responsabilidad.</p>	NO ACOGIDA	Frente al reporte de información por parte de las autoridades locales y que ello puede perjudicar a la autoridad no los reporta, es necesario señalar que el Ministerio únicamente puede procesar la información con base en los registros que hayan sido reportados por las autoridades locales para a su vez contrastarlo contra el Registro Único Nacional De Tránsito y otras fuentes de contraste y aplicar luego el sistema de liquidación ordenado por el decreto.

34	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>3.Negar la compensación a los conductores por estas fallas en el reporte de información es desproporcionado e injusto. Ellos cumpliendo los requisitos no deberían verse afectados. Se sugiere prever un procedimiento alternativo de convalidación de datos ante el Ministerio.</p>	NO ACOGIDA	El Ministerio no puede establecer un procedimiento de convalidación de datos que no sean reportados por las autoridades locales de Transporte, ya que de acuerdo con la señalado por el decreto reglamentario único de Transporte el modo individual es de su responsabilidad y es por eso que los municipios habilitan las empresas, expiden las tarjetas de operación y registran las tarjetas de control expuestas a los conductores. De tal forma y por el ejercicio de los principios de responsabilidad y competencia, el Ministerio de Transporte no puede generar mecanismos de validación de información que no respondan a los oficiales reportados por las autoridades locales de Transporte.
35	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>4. La redacción de este artículo parece indicar que la validación final dependerá exclusivamente de la información de las autoridades locales, cuando el artículo 6 señalaba que el Ministerio cruzará datos también de RUNT y otros medios. No hay claridad en ese proceso.</p>	NO ACOGIDA	Se reitera frente al artículo noveno que únicamente pueden ser beneficiarios los reportados por las autoridades locales de Transporte. Desde luego el ministerio de Transporte realizará validaciones para verificar los atributos que el mismo Ministerio lleva en el registro Único Nacional de Tránsito, pero éstas se efectuarán para los conductores reportados para las autoridades locales de Transporte, exclusivamente para ellos.
36	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 10. Recuperación de las compensaciones.</p> <p>1.Es razonable contemplar la recuperación de compensaciones entregadas cuando se detecten irregularidades posteriores al pago. Sin embargo, en el literal a) hay una redacción confusa al referirse a que "el vehículo tax al cual se encuentra asociado el conductor no haya operado". No se entiende si se refiere a que dicho vehículo no haya estado prestando el servicio durante el periodo de referencia o algo diferente. Se sugiere aclarar esto.</p>	NO ACOGIDA	No se acoge comentario, se aclara para ser beneficiario del reconocimiento del Competaxi es necesario ostentar la calidad de conductor y operar con el vehículo con el cual actualizó los datos en el RUNT, es por esto que, el literal a del artículo 10 del proyecto de decreto hace alusión a que el vehículo haya operado pues el postulante debe haber ejercido la conducción del vehículo en específico. □
37	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 10. Recuperación de las compensaciones.</p> <p>2.Así mismo, en el literal c) debe regularse también la recuperación de compensaciones si se detecta fraude en el proceso de validación de información realizado por el Ministerio o sus operadores, no sólo en la información aportada por las entidades territoriales.</p>	NO ACOGIDA	En los casos en que se detecte fraude en el proceso de validación de información, por parte de funcionarios el ministerio o sus operadores, se iniciaran las respectivas acciones de carácter penal o disciplinario, según corresponda, que se encuentran tipificadas dentro de la Ley. Por lo mismo, este tema no hace parte de las competencias de este Decreto.
38	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 10. Recuperación de las compensaciones.</p> <p>3.Los literales b) y c) están supeditando la recuperación solamente a que haya una sentencia judicial o proceso administrativo. Se sugiere que también proceda directamente en casos de flagrancia detectados por autoridades del Ministerio.</p>	NO ACOGIDA	La flagrancia no procede en este tipo de procedimiento, teniendo en cuenta que para que exista flagrancia se deberá estar inmediatamente ante la comisión de un delito. Dentro del procedimiento previsto en este decreto, se recada la información del reporte por parte de las autoridades de transporte territoriales; con estos insumos se expedirá el acto administrativo para reconocer a los beneficiarios de Competaxi, por lo que no se podría declarar delitos en flagrancia.
39	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 11. Verificación posterior de la compensación.</p> <p>1.La verificación posterior al pago de las compensaciones es siempre necesaria para garantizar que este se haya otorgado cumpliendo todos los requisitos. Sin embargo, no se define un plazo límite para realizar dicha verificación, lo que podría dar lugar a que se reclamen devoluciones mucho tiempo después, afectando la seguridad jurídica de los beneficiarios que ya utilizaron esas sumas entregadas.</p>	NO ACOGIDA	tiene al término para la revisión posterior de la compensación, debido a existir varios tipos de acciones que pueden surgir de varios tipos de autoridades que pueden intervenir, no puede establecerse un periodo único de revisión ya que las acciones fiscales las penas y las disciplinarias tienen todas ellas términos diferentes.
40	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 11. Verificación posterior de la compensación.</p> <p>2.Debe precisarse si esa revisión posterior implica un nuevo proceso administrativo y si procede algún recurso o mecanismo de defensa para el beneficiario en caso de hallazgos negativos que pretendan la recuperación de lo pagado.</p>	NO ACOGIDA	En concordancia con lo establecido en el artículo 16 de transferencia de recursos al beneficiario final, se tiene previsto que "Con posterioridad a la orden de pago devuelta anteriormente, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo definitivo de reconocimiento de Competaxi, contra este acto procederán los recursos correspondientes de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011", de lo cual se infiere que contra ese acto administrativo definitivo, se podrá interponer los recursos de ley.
41	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 11. Verificación posterior de la compensación.</p> <p>3.Así mismo, es importante señalar que la revisión posterior se realizará respetando la presunción de buena fe y sólo ante evidencias sólidas de incumplimiento de requisitos, no como una fiscalización con fines de castigo.</p>	NO ACOGIDA	La verificación se realizará con el cumplimiento del debido proceso
42	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 11. Verificación posterior de la compensación.</p> <p>4. Por efectos presupuestales la facultad de revisión posterior debe tener un término definitivo.</p>	NO ACOGIDA	tiene al término para la revisión posterior de la compensación, debido a existir varios tipos de acciones que pueden surgir de varios tipos de autoridades que pueden intervenir, no puede establecerse un periodo único de revisión ya que las acciones fiscales, las penas y las disciplinarias (si hubo intervención de servidores públicos) tienen todas ellas términos diferentes.
43	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones.</p> <p>1.Es positivo que se regule el procedimiento de recuperación de compensaciones indebidas. Sin embargo, no se menciona si se da traslado de cargos al beneficiario para que ejerza su derecho de contradicción ante las inconsistencias detectadas.</p>	NO ACOGIDA	Sobre el particular, dentro de la constitución de el proceso coactivo, se notificará el acto administrativo correspondiente, para que pueda ejercer su derecho a la defensa.
44	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones.</p> <p>2.Tampoco se precisa si la indexación del monto percibido implica intereses moratorios ni la tasa aplicable. Esta debe ser razonable y proporcional al tiempo transcurrido.</p>	NO ACOGIDA	Respecto al procedimiento de recuperación se tiene establecido que la indexación procede si la obligación fue exigida después del año, en cuanto a los intereses moratorios los mismos se aplicaran desde la fecha en que se haga exigible la obligación.
45	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones.</p> <p>3.La denuncia penal es procedente en casos de fraude comprobado, pero debe aclararse que no aplica en otras inconsistencias meramente formales que no configuran conductas dolosas o gravemente culpables.</p>	NO ACOGIDA	Las denuncias penales solamente proceden en los casos en que se este frente a la comisión de un delito. Las inconsistencias formales en la información no generan denuncia penal, sino serán sujetas a verificación para otorgar el beneficio o no.
46	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones.</p> <p>4.El cobro coactivo debe ser el último recurso luego de agotar alternativas como el pago voluntario por el beneficiario. No puede iniciarse de forma simultánea una acción penal y un proceso administrativo de cobro sobre los mismos hechos.</p>	NO ACOGIDA	Dentro del procedimiento previsto en el cobro coactivo, se notifica al beneficiario que no cumpla con los requisitos de Competaxi, para que haga la devolución de los dineros. En cambio, la acción penal procedente en el caso en que el beneficiario haya cometido algún delito para poder acceder al beneficio del competaxi. La denuncia penal no es un procedimiento alternativo sino una obligación para los funcionarios ante la presunta comisión de un delito.
47	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones.</p> <p>Finalmente, no se hace mención sobre la posibilidad de suspensión temporal del cobro y fijación de acuerdos de pago dependiendo de las condiciones socioeconómicas del beneficiario, en aras de evitar un mayor deterioro en la calidad de vida del conductor de taxi y su núcleo familiar.</p>	NO ACOGIDA	Cabe aclarar que el Competaxi será reconocido por una única vez, por lo que no podría suspender el cobro. Respecto a la fijación de acuerdo de pago para la recuperación de dineros, se tiene prevista esa posibilidad de acuerdo a lo establecido en el capítulo novena de la Resolución 6611 de 2019 del Ministerio de Transporte.
48	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 13. Manual Operativo.</p> <p>1.Dejar aspectos operativos clave de la compensación solo en un manual posterior genera incertidumbre, pues se desconoce su contenido. Deberían estar regulados directamente en el Decreto los elementos centrales.</p>	NO ACOGIDA	El decreto señala los aspectos básicos de la compensación, pero los que corresponden a la gestión de depuración y pago individual, serán objeto de adopción a través de un acto administrativo del Ministerio de Transporte.
49	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 13. Manual Operativo.</p> <p>2.El párrafo menciona algunos temas a tratar, pero sigue siendo amplio e inespecífico. Por ejemplo, en el proceso de validación de beneficiarios deberían fijarse criterios y procedimientos claros, más allá de "lo que establezca el manual".</p>	NO ACOGIDA	El decreto señala los aspectos básicos de la compensación, pero los que corresponden a la gestión de depuración y pago individual, serán objeto de adopción a través de un acto administrativo del Ministerio de Transporte.
50	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 13. Manual Operativo.</p> <p>3. Tampoco es claro cuál será el proceso de consulta y vigilancia sobre la expedición de ese manual operativo. Podría prestarse para modificaciones unilaterales por parte del Ministerio, sin contar con retroalimentación de usuarios y empresas.</p>	NO ACOGIDA	Los actos administrativos son por naturaleza, unilaterales y las entidades deben tener la autonomía para lograr sus cometidos. Por ello, no es posible renunciar a ese carácter imperativo o de ius imperium que reconocen la jurisdicción y la doctrina a los actos administrativos, que desde luego respetarán las previsiones del decreto como acto superior.
51	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 13. Manual Operativo.</p> <p>4. Al menos debería exigirse que el contenido del manual se ajuste completamente al Decreto y no establezca condiciones o requisitos adicionales que vayan más allá de lo que la norma superior reguló sobre esta compensación a taxi.</p>	NO ACOGIDA	El acto administrativo que adopte el manual operativo respetará las condiciones del Decreto y se limitará a lo necesario para darle cumplimiento, sin perjuicio de las verificaciones necesarias para evitar fraudes o clarificar información en otros.
52	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Individual S.A.	Tax	<p>Artículo 14. Atención conjunta y coordinada a los requerimientos de información, peticiones, quejas y reclamos</p> <p>1.Si bien es positivo prever la atención de solicitudes de información y requerimientos de la ciudadanía, no se entiende a qué se refiere puntualmente la "atención conjunta y coordinada" mencionada. Debería designarse una única área o funcionario responsable para recibir estos requerimientos, de lo contrario pueden fragmentarse las respuestas entre distintas dependencias.</p>	NO ACOGIDA	Las solicitudes de información, peticiones, quejas y reclamos serán resueltas por las entidades responsables del procedimiento. Para el caso del reconocimiento de compensación, es el Ministerio de Transporte.

53	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 14. Atención conjunta y coordinada a los requerimientos de información, peticiones, quejas y reclamos 2. Así mismo, podría definirse si existirán instrumentos adicionales al proceso administrativo como buzones de sugerencias, mesa de trabajo con empresas de transporte debidamente habilitadas o algún mecanismo de participación en la implementación de este sistema de compensación.	NO ACOGIDA	El artículo 14 hace referencia a los requerimientos de información, petición, quejas y reclamos, por tanto, no contempla otros mecanismos.
54	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 15. Financiamiento del Competaxi. 1. No se precisa el monto total que se espera asignar para cumplir el propósito de esta compensación a nivel nacional. Esto resulta clave para dimensionar el impacto potencial.	NO ACOGIDA	El documento presenta la metodología de cálculo del monto total compensado. Para la estructuración del ejercicio se plantearon similitudes máximas de dimensionamiento del programa con las que los Ministerios involucrados realizaron la presupuestación. Una vez se cuente con la información final de operación, beneficiarios y costos, la metodología permitirá tener el valor final total a compensar.
55	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 15. Financiamiento del Competaxi. 2. Se deja abierta la posibilidad de traslados presupuestales internos durante la vigencia 2023 para financiar este gasto, lo cual podría afectar otros programas del Ministerio. Se sugiere en su lugar una adición clara al presupuesto de dicha cartera.	ACOGIDA PARCIALMENTE	Se acoge parcialmente la observación proponiendo la siguiente redacción: *Artículo 15. Financiamiento del Competaxi. Los recursos necesarios para la ejecución del Competaxi y sus costos asociados, se realizarán con cargo a los recursos del Presupuesto General de la Nación, mediante transferencia al presupuesto de funcionamiento del Ministerio de Transporte, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales de la vigencia 2023. Para tal fin, el Ministerio de Transporte realizará las gestiones necesarias ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con la Ley 2276 de 2022.*
56	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 15. Financiamiento del Competaxi. 3. No se prevén medidas en caso de que los recursos asignados inicialmente resulten insuficientes para atender todas las postulaciones viables de conductores y empresas. Debería contemplarse esta opción. Es importante definir desde el decreto los costos asociados que podrán cubrirse con este presupuesto, para evitar erogaciones innecesarias en la implementación que vayan en detrimento del monto de las compensaciones individuales.	NO ACOGIDA	Tal como lo establece el artículo 15, el Ministerio de Transporte realizará las gestiones, ante el Ministerio de Hacienda para la incorporación de los recursos, una vez se cuente con el decreto de liquidación que trata el numeral 3 del artículo 6 del proyecto de decreto en cuestión.
57	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final. 1. Dispone el pago de la compensación mediante acto administrativo previo al reconocimiento definitivo como beneficiario podría prestarse para dispensar de recursos públicos a destinatarios que luego no cumplan requisitos. Se sugiere invertir el orden.	NO ACOGIDA	De acuerdo a establecido en el artículo 16, se realizará un primer acto administrativo en el cual se ordenará el pago de la compensación, usando el medio de pago señalado por el beneficiario al momento de su postulación el cual deberá realizar a través de un operador de pagos. Luego, se realizará un segundo acto administrativo que será el Definitivo para el reconocimiento de competaxi contra el cual procederá los recursos.
58	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final. 2. Permitir el uso de operadores de pago es positivo en términos de agilidad y mejor experiencia para conductores. Sin embargo, debería exigirse una plataforma o esquema de trazabilidad de pagos que brinde transparencia.	NO ACOGIDA	No es objeto de regulación en el Decreto, sin embargo se tendrá en cuenta a la hora de seleccionar el operador
59	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final. 3. También es acertado que los receptores puedan elegir entre varios productos financieros para acceder a su compensación. Mas, en aras de simplicidad, podría ofrecerse una cuenta digital predeterminada que minimice trámites operativos.	NO ACOGIDA	No es objeto de regulación en el Decreto.
60	Lun 18/12/2023	Fabián Quintero Valencia Tax Individual S.A.	Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final. 4. Es importante precisar si el acto de reconocimiento definitivo como beneficiarios del Competaxi será único masivo o individual, y los recursos procedentes en caso de confirmarse o revocarse dicha condición tras el pago inicial.	NO ACOGIDA	Cada asignación a beneficiario diferente implica una decisión específica en cuanto a ese beneficiario, ya sea que conste en un acto administrativo individual o en uno en que cada asignación sea un numeral del mismo.
61	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 1. Objeto. En cuanto al término en negrilla, "una única vez", debe aclararse si es una única vez al mes, al año o en la historia de operación del servicio en el país.	ACOGIDA	Se acoge observación y se hace aclaración en esta disposición, así como en el monto de la compensación que esta se entregará por el tiempo en el que se haya tenido vigente la tarjeta de control (durante el lapso de compensación)
62	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 3. Definiciones. En cuanto a la segunda definición, "Conductor activo de vehículo taxi" se debe aclarar si es válido que el conductor haya hecho la expedición de la tarjeta de control solo uno de los meses dentro del periodo de liquidación (febrero a noviembre de 2023).	ACOGIDA	Se acoge observación y se hace aclaración en esta disposición, así como en el monto de la compensación que esta se entregará por el tiempo en el que se haya tenido vigente la tarjeta de control (durante el lapso de compensación)
63	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 3. Definiciones. Aunado a lo anterior, se debe dejar claro si el conductor solo trabajó durante una parte del periodo de liquidación, si también sería un conductor activo.	ACOGIDA	Se acoge observación y se hace aclaración en esta disposición, así como en el monto de la compensación que esta se entregará por el tiempo en el que se haya tenido vigente la tarjeta de control (durante el lapso de compensación)
64	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 4. Beneficiarios. En cuanto al literal C, aclarar si la vigencia del SOAT y RTM es durante el periodo de liquidación o al momento de solicitar la compensación Competaxi.	ACOGIDA	Se acoge observación y se hace aclaración en esta disposición, así como en el monto de la compensación que esta se entregará por el tiempo en el que se haya tenido vigente la tarjeta de control (durante el lapso de compensación), descontando los lapsos en que haya habido falta de vigencia del certificado de revisión técnico mecánica o del seguro obligatorio SOAT.
65	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 4. Beneficiarios. En las literales, no se identifica dentro de los beneficiarios a los conductores arrendatarios que no aparecen en el RUNT como propietarios y por lo tanto, no se verían beneficiados con Competaxi.	ACOGIDA	se considera como conductores de Taxi a los reportados por las autoridades locales es decir a los destinatarios de las tarjetas de control sin importar si se trata o no de propietarios de los vehículos. Puede ser beneficiario un propietario si es conductor de taxi y puede ser beneficiario un conductor de taxi no propietario de vehículo.
66	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 5. Monto del reconocimiento de compensación individual. En el numeral primero, se debe aclarar que los kilómetros promedio de recorrido de la operación de taxis y el rendimiento estimado de combustible serán calculados por parte de la autoridad territorial de acuerdo con el correspondiente estudio de tarifas vigente realizado a partir de lo establecido en la Resolución 4350 de 1998.	ACOGIDA	efectivamente los recorridos se calculan con base en los estudios que hacen las autoridades locales de Transporte. Es ese el parámetro base para determinar los consumos y el Ministerio sigue el reporte de las autoridades locales pues sólo ellas son las que pueden establecer en sus cálculos tarifarios promedios de kilómetros recorridos dentro de su jurisdicción.
67	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 6. Procedimiento. En las numeradas, no se identifica dentro de los beneficiarios a los conductores arrendatarios que no aparecen en el RUNT como propietarios y por lo tanto, no se verían beneficiados con Competaxi.	NO ACOGIDA	No se acoge comentario, para ser beneficiario del reconocimiento de la compensación es necesario que se tenga la calidad de conductor, que implica que cumplan con todos los requerimientos legales, incluido el registro en el RUNT. Ahora bien, los propietarios que se involucren en la operación también podrán resultar beneficiarios, en tanto también ostenta la calidad de conductor, esto es señalado de forma expresa en la parte consrativa del proyecto de decreto, lo cual no permite generar dudas al respecto.
68	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 6. Procedimiento. Igualmente, este artículo en la fase 1 de postulación y actualización de datos NO indica cómo y dónde debe hacerse la postulación, solo indica tener actualizados los datos en el RUNT, en ese sentido es importante se indique la forma y/o procedimiento para efectuar la postulación por parte de los conductores.	NO ACOGIDA	No se acoge comentario, es necesario mencionar que desde el primer momento el Ministerio de Transporte publicó en su página web y en diferentes medios de comunicación con amplio alcance la hoja de ruta que se debía seguir para la compensación del precio del combustible para los conductores de taxi, así, el primer paso que se determinó para acceder a la compensación, fue la actualización de los datos por parte del postulante en la plataforma dispuesta por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en la cual, adicionalmente, se debía certificar por la persona inscrita su calidad de conductor de esta modalidad de transporte. Considerando la amplia y difusión de la medida y en aras de cuantificar con certeza su impacto fiscal, mediante la circular externa No. 20234000000667 del 02 de noviembre de 2023 expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte se determinó cerrar a las 23:59 horas del 3 de noviembre de 2023 el proceso de actualización de información de los conductores de taxi ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT con fines de registrarse como posibles beneficiarios de la compensación económica ante el incremento de precios de combustible.
69	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaria de Movilidad Alcaldía de Bogotá	Artículo 7. Liquidación de la compensación. En cuanto al término en negrilla, "una única vez", debe aclararse si es una única vez al mes, al año o en la historia de operación del servicio en el país.	NO ACOGIDA	en referencia a la previsión de que se haga el pago por una única vez, quiere ello decir que se hará una (1) sola vez con base en el decreto que se expedirá y por lo tanto no hay lugar a periodicidad alguna con base en éste.

70	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>Se sugiere que la información para reportar por parte de las autoridades de transporte territoriales deberá centrarse en la información del Sistema de Información y Registro de Conductores.</p>	ACOGIDA	<p>las autoridades locales de Tránsito poseen la obligación de conformar un registro de conductores y con base en ese y en su correspondencia con los registros de la operación de la modalidad individual que deben hacer los reportes de información. Los recorridos, su longitud promedio y los parámetros operacionales son desde luego los que reportan las autoridades locales en su estudio de costos pues sólo a ellas compete esa determinación dentro de su jurisdicción. Ministerio no alterará las condiciones reportadas por cada autoridad local de Transporte.</p>
71	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.</p> <p>Ahora bien, las autoridades cuentan con indicadores generales de la operación del servicio de Taxi. No obstante, no existe un registro detallado del kilometraje realizado por cada vehículo y la marcación del odómetro diario. Por lo anterior, se sugiere que el tiempo para el reporte de información por parte de las autoridades territoriales sea de mínimo 15 días hábiles.</p>	NO ACOGIDA	<p>en cuanto a que las autoridades locales no llevan un registro exacto del consumo individual o de odómetro recorrido en kilómetros de cada vehículo, los recorridos se calculan como se señaló anteriormente con base en los estudios que hacen las autoridades locales para determinar la tarifa anual y se aplica esa misma cifra a todos los vehículos como regla general para esa jurisdicción.</p>
72	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 13. Manual Operativo.</p> <p>Se sugiere que el manual operativo incluya el mecanismo a través del cual las autoridades locales certificarán que realizaron el respectivo reporte de la información en la forma y tiempos solicitados.</p>	NO ACOGIDA	<p>el manual operativo considerará el procedimiento a través del cual se incorporarán los reportes que hagan las autoridades locales como base de la liquidación. Se acogerá pero no en el presente acto administrativo, sino en el de adopción del manual operativo.</p>
73	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 14. Atención conjunta y coordinada a los requerimientos de información, peticiones, quejas y reclamos.</p> <p>Se sugiere aclarar que las entidades del orden nacional, firmantes del decreto serán las encargadas de gestionar las peticiones, quejas y reclamos referentes al objeto del decreto.</p>	NO ACOGIDA	<p>Las solicitudes de información, peticiones, quejas y reclamos serán resueltas por las entidades responsables del procedimiento. Para el caso del reconocimiento de compensación, es el Ministerio de Transporte.</p>
74	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 14. Atención conjunta y coordinada a los requerimientos de información, peticiones, quejas y reclamos.</p> <p>Las autoridades territoriales solo brindarán la información de su competencia requerida para la gestión de Competax.</p>	NO ACOGIDA	<p>De conformidad con lo establecido en el artículo 8, la autoridad de transporte del orden municipal, distrital o metropolitano, debe realizar la validación de los documentos de transporte de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de pasajeros en Vehículo Taxi y, efectuado el análisis de la operación, deberá reportar a través de los medios y bajo las condiciones que disponga el Ministerio de Transporte.</p>
75	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final.</p> <p>De las condiciones que se establezcan con el operador para la transferencia de Competax, se debe garantizar que la transferencia llegue completa al conductor, sin ningún recargo, se favorezcan plazos favorables y se priorice el servicio en puntos de atención.</p>	NO ACOGIDA	<p>No es objeto de regulación en el Decreto, sin embargo se tendrá en cuenta a la hora de seleccionar el operador</p>
76	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 17. Supervisión y seguimiento.</p> <p>Señala este artículo que las entidades territoriales serán las responsables "de la veracidad de la información reportada" para la identificación de los beneficiarios del Competax, sin embargo, la entidad no tiene algunos datos de los requeridos y mencionados en el proyecto de decreto, pues como se indicó anteriormente en el artículo 9, las autoridades cuentan con indicadores generales de la operación del servicio de taxi, no existe un registro detallado del kilometraje realizado por cada vehículo y la marcación del odómetro diario, entre otros.</p>	NO ACOGIDA	<p>en cuanto a que las autoridades locales no llevan un registro exacto del consumo individual o de odómetro recorrido en kilómetros de cada vehículo, los recorridos se calculan como se señaló anteriormente con base en los estudios que hacen las autoridades locales para determinar la tarifa anual y se aplica esa misma cifra a todos los vehículos como regla general para esa jurisdicción.</p>
77	Lun 18/12/2023	Jason Nova Secretaría de Movilidad Alcaldía de Bogotá	<p>Artículo 17. Supervisión y seguimiento.</p> <p>Ahora bien, en el artículo 2.2.1.3.8.9 "Sistema de Información y registro de conductores" del Decreto 1079 de 2015, norma en la que se fundamenta la solicitud de información, no llega al nivel de detalle de la que se pretende sea reportada por los entes territoriales, en esa medida, las entidades solo pueden responder por la información que están obligadas conforme al Decreto en mención a implementar y mantener actualizada.</p> <p>Por lo anterior, consideramos que al no contar la entidad con la información requerida por el MT y reportar de manera deficiente, errónea o no reportarla, se incurre en responsabilidad inminente por daño antijurídico, toda vez que las personas que se crean con derecho de estar en el reporte y que no se hayan incluido (por no contar con el detalle de información) solicitan a través de demandas, la declaratoria de responsabilidad patrimonial del Estado (Reparación Directa), en este caso, contra esta Secretaría, quien será la que deba asumir la responsabilidad patrimonial mencionada.</p> <p>Por lo expuesto, de manera respetuosa solicitamos limitar los requerimientos de información por parte del Ministerio a las entidades territoriales a la información que efectivamente le corresponde tener con fundamento en el SIRC, como medida de prevención de daño antijurídico.</p>	NO ACOGIDA	<p>en cuanto a la necesidad de limitar la responsabilidad de las entidades del orden local por no aparecer la información de alguno de los beneficiarios, es necesario señalar que la modalidad de transporte terrestre público individual en el radio acción municipal distrital metropolitano Corresponde a las autoridades locales y que por lo tanto de estas son las que deben brindar la información sobre todos los vehículos de servicio individual que operan en su jurisdicción y sobre los conductores registrados por las empresas.</p>
78	Lun 18/12/2023	Francisco Pérez Manrique	<p>Agradecemos la publicación del proyecto de decreto que establece las reglas para que opere la compensación del precio a la gasolina motor corriente en beneficio de los señores taxistas, sin embargo, como propietario de varios vehículos de transporte especial, los cuales en su mayoría usan este combustible considero que las razones expuestas en los considerandos del decreto no son del todo convincentes frente a la justificación de un trato diferenciado entre el servicio de taxi y otras modalidades de transporte como lo es el transporte especial.</p> <p>Se entiende que la política del gobierno ha hecho que los precios de la gasolina hayan aumentado de forma acelerada estos últimos meses y por supuesto los impactos en la economía del transporte han sido más que directos y así como los taxistas han tenido impactos, los transportadores del servicio especial también lo hemos sufrido.</p> <p>Debe recordarse que el transporte especial presenta diversos servicios entre ellos a modo de ejemplo servicios de salud, turismo y escolar, solo estos tres servicios representan un aporte social muy importante (podría decir que mayor al taxi que suple necesidades meramente individuales) que debería estar respaldado por un gobierno que este gerencio apoyó.</p> <p>Por ejemplo, desde el primer momento el gobierno tuvo como bandera fortalecer el potencial turístico de Colombia y claramente hay un gran porcentaje de movilización terrestre de los turistas que llegan al país los cuales siempre han sido recibidos y atendidos con altos estándares de calidad por el transporte especial. ¿No deberíamos ser beneficiarios también de la compensación? Aumentar las tarifas solo profundizaría la competencia desleal de las plataformas con la cual hemos luchado pero lastimosamente no hemos podido derrotar.</p> <p>Igualmente el servicio escolar representa un alto beneficio para los niños y adolescentes del país frente a los cuales el estado tiene un rol protector, por ello para incentivar estándares de calidad y seguridad también tendríamos derecho a una tarifa de gasolina compensada que nos permita ser competitivos. Con esto hacemos un llamado al gobierno para que no solo implemente este beneficio para los taxistas sino también para el servicio especial y otras modalidades que también contribuyen en la economía del país operando formalmente e impactando en beneficio positivo de los colombianos.</p>	NO ACOGIDA	<p>Frente a que la compensación prevista para el transporte individual debería aplicarse también al Transporte Especial, se encuentra que el Transporte Especial posee libertad de tarifas mientras que el transporte individual posee tarifa oficial regulada lo que le impide flexibilizar el cobro. El Transporte Especial puede ajustar sus costos a través de mecanismos de contratación diferentes con sus usuarios y el tipo de vehículo automotor, campero o camioneta, no siempre opera con combustible de gasolina.</p>
79	Lun 18/12/2023	Jorge Espita	<p>Mediante esta misiva, remito observaciones al proyecto de decreto publicado y que busca entregar una compensación a los conductores taxistas por los incrementos al precio de la gasolina. Por esto señalo mis comentarios como ciudadano que aún cree en la coherencia de este gobierno y del presidente Petro:</p> <p>1. No es muy claro porque a los señores taxistas les dan estas dadas cuando son bien conocidos por su pleno servicio, no cobra lo que dice el taxímetro y peor aún en ciudades donde no hay este taxímetro que cobran lo que quieren. Los conductores de taxi no son personas vulnerables tampoco ricos pero cuentan con recursos más que un trabajador promedio que gana un salario mínimo.</p>	NO ACOGIDA	<p>Cada autoridad de Transporte debe hacer una remisión completa y consistente de la información de los vehículos y de los conductores registrados que después pueda llegar a ser contrastada por el Ministerio en su registro nacional automotor, aclarando que los registros de Transporte corresponden en la modalidad individual una vez más a los entes territoriales municipales distritales o metropolitanas. En todo caso el Ministerio exigirá la información que deben llevar las autoridades locales de acuerdo con los reglamentos vigentes.</p>

80	Lun 18/12/2023	Jorge Espita	<p>2. El servicio de taxi no es para las personas de escasos recursos entonces a quién están beneficiando y por qué? Hay servicios que le sirven más a la gente de a pie como el colectivo, el masivo y otros ¿por qué a los vehículos de esos servicios que son funcionales con ese combustible no los beneficiar? eso beneficiaría también los precios del pasaje para los colombianos normales. También cuando empiecen las alzas del diesel van a pedir este tipo de compensaciones y tendrían que dadas porque el colectivo masivo carga en su mayoría funcionan con este combustible y son más útiles para la gente porque los pasajes no aumentarían tanto, más teniendo en cuenta que la inflación está muy alta.</p>	NO ACOGIDA	No se planeó una compensación similar para los servicios colectivo, masivo, de carga o de pasajeros por carretera ya que aquellos usan combustible Diesel, el cual no tuvo ajustes por fuera de las previsiones económicas. En consecuencia el servicio de Taxi, que se mueve mayoritariamente en vehículos a gasolina de acuerdo con los registros oficiales del RUNT, es el destinatario de la compensación.
81	Lun 18/12/2023	Jorge Espita	<p>3. Tampoco se entiende que el señor ministro de hacienda sale por televisión diciendo que el fondo que subsidia la gasolina tiene déficit de 100 billones y por otro lado le dan dadas a un grupo específico como los taxistas. El señor presidente siempre ha dicho que no se puede seguir financiando la gasolina porque quienes la usan no son personas de bajos recursos y por esa razón no es justo que de los impuestos de todos los colombianos que podrían ser destinados a la educación o a la salud se los entreguen a los taxistas.</p>	NO ACOGIDA	La compensación se entrega a los taxistas y no a los usuarios ya que los usuarios pagaron una tarifa regulada que no considero el valor real de la gasolina y fueron entonces los conductores los que asumieron ese mayor valor en forma de una menor disponibilidad del remanente de la operación.
82	Lun 18/12/2023	Miguel MejíaTaffur	<p>Agradecemos la publicación del proyecto de decreto que establece las reglas para que opere la compensación del precio a la gasolina motor corriente en beneficio de los señores taxistas, sin embargo, como propietario de varios vehículos de transporte especial, los cuales en su mayoría usan este combustible considero que las razones expuestas en los considerandos del decreto no son del todo convincentes frente a la justificación de un trato diferenciado entre el servicio de taxi y otras modalidades de transporte como lo es el transporte especial.</p> <p>Se entiende que la política del gobierno ha hecho que los precios de la gasolina hayan aumentado de forma acelerada estos últimos meses y por supuesto los impactos en la economía del transporte han sido más que directos y así como los taxistas han tenido impactos, los transportadores del servicio especial también lo hemos sufrido.</p> <p>Debe recordarse que el transporte especial presenta diversos servicios entre ellos a modo de ejemplo servicios de salud, turismo y escolar, solo estos tres servicios representan un aporte social muy importante (podría decir que mayor al taxi que suplente necesidades meramente individuales) que debería estar respaldado por un gobierno que este genuino apoyo.</p> <p>Por ejemplo, desde el primer momento el gobierno tuvo como bandera fortalecer el potencial turístico de Colombia y claramente hay un gran porcentaje de movilización terrestre de los turistas que llegan al país los cuales siempre han sido recibidos y atendidos con altos estándares de calidad por el transporte especial. ¿No deberíamos ser beneficiarios también de la compensación? Aumentar las tarifas solo profundizaría la competencia desleal de las plataformas con la cual hemos luchado pero lastimosamente no hemos podido derrotar.</p> <p>Igualmente el servicio escolar representa un alto beneficio para los niños y adolescentes del país frente a los</p>	NO ACOGIDA	frente a que la compensación prevista para el transporte individual debería aplicarse también al Transporte Especial, se encuentra que el Transporte Especial posee libertad de tarifas mientras que el transporte individual posee tarifa oficial regulada lo que le impide flexibilizar el cobro. El Transporte Especial puede ajustar sus costos a través de mecanismos de contratación diferentes con sus usuarios
83	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	<p>Observo con asombro como se ha construido una norma con una carencia total de análisis socioeconómico de los beneficiarios, desconociendo que el primer paso de los subsidios es determinar y focalizar de manera acertada la población impactada. Siendo así, se describen las fallas encontradas:</p> <p>A. Es importante saber de donde se extrajo información de tarifas fijadas por autoridades para determinar cómo han sido los aumentos de tarifas o no y de galiones consumidos en promedio que según dice en el decreto son 5.5. Es importante conocer los datos ciertos que determinan los resultados e impactos económicos del aumento de la gasolina para el servicio de taxi.</p>	NO ACOGIDA	El hecho de que ese menor saldo causado por el mayor costo haya sido causado en desarrollo de un servicio público que emana de una autorización del Estado amerita la compensación por parte del mismo Estado de manera que la inequidad no reconocida por las autoridades locales en el mayor costo del combustible no se traslade a los patrimonios individuales de los Taxistas.
84	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	<p>B. Relacionado con lo anterior, si se tiene en cuenta que el decreto indica que para validar la calidad de conductor y de esa forma beneficiario de la compensación se requiere del reporte de información de las autoridades territoriales como se hará si sabe de vieja data que estas no reportan la información que piden desde el Gobierno Nacional y menos cuando estamos en proceso de cambios de administraciones. Eso perjudicaría la operatividad del proceso de verificación de los conductores y certeza de a quien se le están entregando los recursos.</p>	NO ACOGIDA	Los registros de conductores así como los registros de tarjeta de operación los llevan las autoridades locales por mandato que se les transfirió desde el año 1990, referendado por el decreto 172 de 2001 hoy compilado en el 1079 de 2015. El decreto 1047 de 2014 además estableció reglas específicas en cuanto al registro de conductores que se mantienen vigentes y con base en las cuales ya se ha recibido información de una gran cantidad de municipios del país a través de sus autoridades locales de Transporte.
85	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	<p>C. Según el decreto los conductores de taxi son los beneficiarios focalizados para entregar la compensación al consumo de gasolina, ¿queríamos conocer dónde está el documento que tenga el análisis de que son los conductores los que se han impactado por el precio de la gasolina y sus aumentos ¿Qué diagnóstico económico se realizó? ¿Cómo se obtuvo esta información? ¿Se realizaron encuestas u otros métodos de obtención de datos para llegar a esta conclusión? Todo lo anterior no se observa pues no hay soporte técnico. Las conclusiones no son válidas si no devienen de un análisis técnico y más bien se derivan de conclusiones a priori. Debe sustentarse con DATOS obtenidos de forma técnica según el funcionamiento económico del servicio de taxi con todos los actores involucrados. Recuerden que los propietarios y empresas también contratan personas para operar los vehículos taxi. Entonces no siempre son los conductores quienes asumen el costo de la gasolina. ¿Qué se hará en este caso?</p>	NO ACOGIDA	El documento anexo al proyecto de decreto señala la forma en que se determinó a los taxistas como afectados por el incremento en el precio del combustible, el cual no fue ajustado en las tarifas por las autoridades locales.
86	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	<p>D. también sería importante conocer el porcentaje del combustible en la estructura de costos del servicio de taxi en las entidades territoriales. El porcentaje de gasolina en la estructura de costos debe determinarse sobre lo que hoy realmente está sucediendo con esos incrementos tan altos del valor de la gasolina. El ministerio de transporte debe contar con herramientas y personas idóneas ingenieros y economistas que seguro han analizado esta información en campo o con estudios es lo mínimo que se espera para una decisión de esta magnitud.</p>	ACOGIDA	El Ministerio, de acuerdo con la información disponible, realizó la identificación del porcentaje de peso de la gasolina en la canasta de costos en las entidades que reportaron la información.

87	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	E. También preocupa altamente que al revisar los documentos que soportan el decreto en el denominado "Memoria proyecto de acto administrativo" acápite impacto económico se indica un aproximado de 45 mil beneficiarios según información del RUNT y se establece una fórmula. Esto no nos dice cuanto le valdrá a los colombianos una medida de esta magnitud, por transparencia con los ciudadanos el impacto debe ser claramente estimado aplicando las formulas variables galones promedio valor galón entre otros según señala el decreto.	ACOGIDA	El documento presenta la metodología de calculo del monto total compensado. Para la estructuración del ejercicio se plantearon sensibilidades máximas de dimensionamiento del programa con las que los Ministerios involucrados realizaron la presupuestación. Una vez se cuente con la información final de operación, beneficiarios y costos, la metodología permitirá tener el valor final total a compensar.
88	Lun 18/12/2023	Fanny Hernandez	F. Teniendo en cuenta el riesgo de la medida de compensación lo más sensato es que el ministerio que tiene el poder solicite a las autoridades territoriales que se incrementen las tarifas de este servicio para lo cual debería determinarse desde el punto de vista económico que tan elástica es la tarifa de este servicio de taxi, el cual en todo caso acceden personas con una capacidad adquisitiva mayor al colombiano promedio.	ACOGIDA PARCIALMENTE	Se espera que en el marco de su autonomía, las autoridades territoriales realicen los estudios de actualización de tarifas correspondiente para el año 2024 de manera que refleje las variables mencionadas en la observación, así como las condiciones de operación y otros elementos de interés para cada territorio tanto a nivel de usuarios como a prestadores del servicio
89	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	De acuerdo con el proyecto de decreto, se observa que no existen estudios analíticos del ministerio, en relación a los conductores de taxi y la identificación de los beneficiarios para la compensación por el consumo de gasolina. Es importante que exista un soporte técnico con fundamentación de las afirmaciones del decreto y que este se comparta a la ciudadanía, que proporcione evidencia sobre la base de la cual se concluye que los conductores son exclusivamente responsables de los costos de la gasolina y sus incrementos. En consecuencia, es imperativo que las conclusiones se fundamenten en datos técnicos obtenidos de manera rigurosa y que reflejen el funcionamiento integral del servicio de taxi.	NO ACOGIDA	El documento anexo al proyecto de decreto señala la forma en que se determinó a los taxistas como afectados por el incremento en el precio del combustible, el cual no fue ajustado en las tarifas por las autoridades locales.
90	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	De la misma manera se quiere conocer el análisis elaborado por el ministerio de datos de rendimiento de combustible, kilómetros promedio, impacto en la estructura de costos, un documento que esté estructurado, concatenado y que permita conocer de que manera todas estas variables e información recopilada se traducen en la fórmula que establece el artículo 5 del monto de reconocimiento de compensación.	NO ACOGIDA	El documento anexo al proyecto decreto contiene la descripción de los estudios de recorridos consumos vehículos representativos y otros útiles para liquidación.
91	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	El proyecto de decreto establece como fórmula base el diferencial del costo del galón de gasolina entre noviembre y febrero. No se señala el año. Tampoco se encuentra justificación alguna que detalle porque se toman estos meses de referencia. Se estima que no hay consideraciones al respecto y se genera confusión para determinar el monto.	ACOGIDA	Se incluirá el año, que para todos los casos en 2023.
92	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	La fórmula también habla de días operativos por ciudad mes y esto no está definido en ningún aparte del decreto, ¿quién va a determinar días operativos? ¿Estos hacen referencia a medidas de pico y placaf? O también a otros aspectos que hagan que los vehículos no estén operativos? Qué lineamientos deberían tener los alcaldes para que esto se haga de manera uniforme?	NO ACOGIDA	Se ha considerado en los municipios que reportan tener restricciones a la operación los días hábiles para cada uno de ellos como mecanismo para establecer los kilómetros operativos. Sin embargo, las cifras de kilómetros operativos promedio corresponde a los estudios hechos por cada uno de los municipios para la determinación de las tarifas los cuales fueron recibidos y analizados para todas las ciudades que los realizan de manera periódica y técnica. Ver el anexo al decreto, allí aparece tal información
93	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	También observo que la fórmula no dice exactamente por cuántos meses se reconocerá la compensación pues solo menciona el diferencial del costo galón y días operativos por ciudad mes pero no señala cuántos meses.	NO ACOGIDA	La compensación se realizará por una única vez.
94	Lun 18/12/2023	Jose Ignacio Gonzalez Ortiz	Aunque se concluye que es una medida que podría beneficiar a los taxistas del país por el impacto que tendría, en consideración a que es un beneficio a un sector específico, no hay análisis ni estudios técnicos que la ciudadanía conozca para determinar la construcción de la fórmula, no se sabe en promedio cuanto le darán a cada taxista y cuanto le valdrá esto a los colombianos.	NO ACOGIDA	En el documento anexo al decreto se plantea, a partir de la información obtenida, cómo se estructuró la fórmula y cómo se aplican los factores de liquidación individuales para cada uno de los beneficiarios.
95	Lun 18/12/2023	Oscar Fabian Varon Ortiz	Agradecemos publicar para comentarios esta medida con la que he estado en desacuerdo porque no está alineada con la visión de país que propuso el presidente Petro y por lo que voté. El propósito es ser un país líder en fortalecer energías no convencionales, pero con medidas como estas se sigue incentivando el uso de energías fósiles además a un grupo específico de personas que amenaza a los colombianos bloqueando vías, siendo focos de delincuencia, irrespeto por los usuarios y cobrando tarifas exageradas.	NO ACOGIDA	El propósito del proyecto de decreto es disminuir la afectación que ha tenido el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, como consecuencia de los aumentos de la gasolina como consecuencia de la estrategia de reducción del déficit del FPEC, lo anterior, en consideración a que este componente es el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos. De acuerdo con lo anterior, se origina la necesidad de reconocer un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente originada para el Servicio de Transporte Individual denominado Competaxi, el cual se realizará por una única vez. Lo expuesto, teniendo en cuenta que el servicio de transporte es un servicio público inherente a la finalidad social del Estado en los términos del artículo 365 de la Constitución Política, así mismo, acorde con lo dispuesto por el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023. Ahora bien, en la parte considerativa del decreto se explica con suficiencia, en cumplimiento de los criterios establecidos por la Corte Constitucional, por qué la modalidad de servicio público de taxi presenta diferencias en su esquema tarifario con otras modalidades de transporte, lo que deriva en que el impacto de las alzas del combustible sea más considerable. Por último, no se puede desconocer que el Gobierno nacional, bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte, se encuentra trabajando en la implementación de diferentes medidas contempladas en la Ley 2294 de 2023 "Plan Nacional de Desarrollo Colombia: Potencia Mundial de la Vida", así como en sus bases, las cuales contribuirán a la transición energética del sector transporte, entre ellas, el fortalecimiento del fondo de ascenso tecnológico del sector transporte, la creación de incentivos y fuentes de financiación para el mejoramiento y modernización de la infraestructura y los vehículos del transporte de carga priorizando energías eléctricas; la priorización en la red de infraestructura nacional proyectos ferrocarriles, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte; la adopción de medidas para la generación de eficiencia en el sistema portuario, y la implementación de acciones que promuevan la movilidad activa bajo un enfoque de género y diferencial y, de esta manera, facilitar el cumplimiento de los compromisos internacionales frente al cambio climático, en concordancia con las Acciones Nacionalmente Apropriadadas de Mitigación (NAMAS), MOVE, TOD y TAnDem.

96	Lun 18/12/2023	Oscar Fabian Varon Ortiz	Además si se le otorga estos beneficios a los taxistas lo más probable es que sigan chantajeando al presidente hasta que finalice su mandato y a ello se sumaran los otros servicios de transporte que usan gasolina y fuentes energéticas convencionales como el diesel pues ya se anunció por el gobierno que este también verá incrementada la tarifa en los próximos meses. Por este motivo, manifiesto mi total desacuerdo con el decreto publicado solicitando que el gobierno siga por el camino de promoción de un ambiente sano y fortalezca medidas que beneficien a los colombianos con menos recursos.	NO ACOGIDA	Si bien no se evidencia comentario frente a algún aspecto puntual del proyecto de decreto, destacamos que este contempla que la compensación se implementará por única vez, lo cual se señala expresamente en el objeto. ☐
97	Lun 18/12/2023	Carlos Arturo Moreno	Estamos muy contentos de que llegara esta noticia tan esperada de recibir un precio favorable por los aumentos de la gasolina, pero seguimos preocupados porque nada que se toman medidas para frenar a los ilegales. Estamos ya cansados de los incumplimientos y las plataformas no están acabando hasta cuando vamos a seguir en lo mismo?? Seguimos pendientes de que nos cumplan y que esto de la gasolina no sea solo por este año nosotros votamos por el gobierno y lo apoyamos y no nos pueden cambiar los precios así estamos ya asfaldos con todo más caro y el gobierno no puede darnos la espalda. Esperamos que la compensación salga rápido y nuevamente que no sea solo por este año merecemos ser apoyados y que se cumplan las palabras de campaña	NO ACOGIDA	El proyecto de decreto concreta una medida con una única aplicación para el presente año ya que las autoridades locales deben reconocer los costos reales de combustible en la tarifa para el año 2024 para el que ya no se tiene planeado incrementos del mismo orden que tuvo lugar en el presente año.
98	Lun 18/12/2023	Andrea Gabriel Certicamara S.A.	Artículo 3. Definiciones. Se sugiere incluir la definición de operador, teniendo en cuenta que es un actor importante en el proceso de validación que se implementará y que el mismo debe garantizar a través de las herramientas tecnológicas que provea, la autenticidad, fiabilidad e integridad en la validación de identidad y la conformidad de la información. Texto propuesto: 11. Operador. Entidad de certificación digital encargada de realizar en nombre del Ministerio de Transporte, la validación de identidad del postulante y certificar la conformidad de la información de los insumos de verificación de la calidad de conductor activo de taxi	NO ACOGIDA	El Ministerio desarrollará un procedimiento de pago en el manual operativo que se adopte, buscando correspondencia con los costos de cada beneficiario y procurando el uso de medios tecnológicos en los pagos.
99	Lun 18/12/2023	Andrea Gabriel Certicamara S.A.	Artículo 6. Procedimiento. Solicitamos amablemente aclarar específicamente en el Decreto, la cantidad de operadores involucrados, ya que los costos asociados a la operación de cada operador dependerán del número de compensaciones a entregar. Así mismo, se sugirió inclusión ya que dicho requisito es esencial para asegurar la transparencia y confiabilidad del proceso de reconocimiento. Texto propuesto a adicionar en negrita ... d) La información que el Ministerio de Transporte determine necesaria para efectos de efectuar la validación. El Ministerio de Transporte, a través del respectivo operador, realizará la validación de identidad a través de mecanismos biométricos como firmas electrónicas o digitales o biometría dactilar del postulante, y procederá a certificar la conformidad de la información de los insumos de verificación de la calidad de conductor activo de taxi... Adicional adicionar en negrita... Parágrafo. Con respecto al pago del Competaxi a cada beneficiario, se hace necesario destacar que el certificado generado para este reconocimiento debe cumplir con rigurosas medidas de seguridad que garanticen su integridad y autenticidad.	NO ACOGIDA	El Ministerio de Transporte tendrá autonomía en la selección del número de operadores que requiera, en depuración de información y/o en gestión de pagos o en otras actividades complementarias.
100	Lun 18/12/2023	Amin Iván Cifuentes Lascar.	Atentamente, manifiesto mi alta preocupación por el proyecto de decreto publicado el cual pone en manos de los alcaldes de los municipios con servicio de taxi la verificación de la información e inclusive que de ellos dependa la entrega o no de la compensación a los taxistas. Primeramente sea oportuno destacar que estamos en época de empalme en la que las administraciones municipales tienen muchas prioridades y asuntos por solucionar, así que cómo podemos asegurar que reportes la información que el Ministerio de transporte requerirá frente a los taxistas?	NO ACOGIDA	Las autoridades locales de transporte administran la información del servicio público individual desde hace más de veinte (20) años, habilitando las empresas, expidiendo las tarjetas de operación y realizando el control y vigilancia de la actividad. Desde hace más de nueve (9) años tienen el deber de llevar a un registro de conductores la información sobre las tarjetas de control que reportan las empresas conforme lo ordena el decreto 1047 de 2014. Si bien entendemos la preocupación ciudadana es claro que tanto reglamentariamente por efecto del decreto 1079 de 2015, como constitucionalmente, los entes territoriales son unidades administrativas que deben ser capaces de gestionar sus propios asuntos. En todo caso, El Ministerio posee medios de contraste en relación con la información de conductores y vehículos que se reporten.
101	Lun 18/12/2023	Amin Iván Cifuentes Lascar.	Tampoco podemos ignorar las nada sanas prácticas políticas de las regiones que pueden crear beneficiarios falsos y desangrar los recursos de este programa. Aunque el ministerio envió una circular hace ya unos meses indicándole a las autoridades territoriales la información que debían remitir quisiera conocer si esta información si se ha venido aportando porque sin estos datos la verdad no tenemos nada en la práctica y no es justo que por la desidia de las autoridades locales algunos no nos veamos beneficiados por esta medida aun cuando desde el primer momento nos inscribimos en el Runt. Por favor les agradecemos tener en cuenta estos comentarios para que el proyecto de verdad se implemente.	NO ACOGIDA	La información que se ha solicitado a las autoridades locales es la que corresponde a las exigencias del registro de conductores de acuerdo con la parte segunda del Decreto 1047 de 2014, hoy incorporado al Decreto 1079 de 2015 y es su deber llevarla, así como remitirla al Ministerio de Transporte a solicitud de éste.
102	Lun 18/12/2023	Gerardo Antonio Vargas	Buenas noches mi preocupación como ciudadano que ha hecho parte de organizaciones veedoras no es discutir el proyecto pues entiendo las razones del presidente y los ministros para apoyar al taxi por las alzas de la gasolina, lo que si me genera inquietud ciudadana es la cifra exacta de lo que se tiene proyectado que esto valdrá, quisiera saber puntualmente el valor no lo veo tan claro en el decreto y en el documento que publicaron adjunto y también quiero conocer la forma en que se determina ese impacto. También agradecería que nos fueran compartidos los estudios que soportan los cálculos que se van a subsidiar y como se determinó la fórmula que incluye el decreto.	NO ACOGIDA	El documento presenta la metodología de cálculo del monto total compensado. Para la estructuración del ejercicio se plantearon sensibilidades máximas de dimensionamiento del programa con las que los Ministerios involucrados realizaron la presupuestación. Una vez se cuente con la información final de operación, beneficiarios y costos, la metodología permitirá tener el valor final total a compensar.
103	Lun 18/12/2023	Carlos Ocampo	No sorprende que el presidente y sus ministros desorientados salgan con estas medidas llenas de populismo y sin estudios, uno ve el proyecto y NO hay ningún soporte que a uno le permita concluir de donde salen las cifras que establecen, no hay ningún tipo de transparencia para saber como se determinaron los famosos 5.6 millones y cuanto lo valdrá esto a los colombianos que pagamos impuestos para subsidiarles a los señores taxistas la gasolina. Exijo que expongan en una audiencia publica todos esos criterios para saber el costo de esta política que a la larga desangrará las finanzas de la nación porque las presiones de los taxistas no paran y cuando les corten el subsidio amenazan con bloquear el aeropuerto.	NO ACOGIDA	El documento presenta la metodología de cálculo del monto total compensado. Para la estructuración del ejercicio se plantearon sensibilidades máximas de dimensionamiento del programa con las que los Ministerios involucrados realizaron la presupuestación. Una vez se cuente con la información final de operación, beneficiarios y costos, la metodología permitirá tener el valor final total a compensar.
104	Lun 18/12/2023	Yulieh Paola Hernandez Arana	Desde el gremio de las plataformas estamos esperando que el señor presidente Petro y los entes del estado nos colaboren cumpliendo los compromisos de la campaña en la que apoyamos todos. Seguimos esperando que el presidente nos apoye en nuestra actividad económica que responde a las necesidades y evolución del mercado teniendo en cuenta que prestamos un servicio de calidad para los colombianos quienes valoran nuestro aporte a la economía. Por esa razón nosotros al igual que los taxistas queremos ser beneficiados por estas medidas de combustible diferencial porque también hemos sido impactados por las alzas que cada vez empeoran. Sin embargo seguimos pendientes señor presidente y señores representantes del gobierno que nos apoyen como alternativa de transporte seguro de calidad y no nos persigan más votamos por que nos protegerían y cada día nos sentimos más atacados.	NO ACOGIDA	El proyecto de decreto incluye a los prestadores del servicio público terrestre automotor individual en los órdenes territoriales municipal, distrital y metropolitano.
105	Lun 18/12/2023	Francisco Pérez Manrique	Señores ministerio como así que hasta ayer se publicaba el proyecto? varias personas del gremio de transporte especial y también de los taxis tienen derecho a un plazo más coherente para hacer llegar sus inquietudes de eso se trata la democracia, por favor extiendan el plazo de publicación para comentar y que sea un proceso más transparente. Hacemos un llamado a que se cumpla la ley.	NO ACOGIDA	No se recoge comentario, sin respecto, los precios salieron que el ministro, en el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, frente a tema de la publicidad de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República, que excepcionalmente, la publicación podrá hacerse por un plazo inferior, siempre que la entidad que lidera el proyecto de reglamentación lo justifique de manera adecuada. En ese sentido, se justifica el término de publicación pues se busca disminuir la efectación que ha tenido el sector del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con los impactos del combustible, al ser este componente el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos. En todo caso, se considera incluirá la justificación debida frente a la excepcionalidad de reducción de término de publicación en la Memoria Justificativa del decreto, particularmente, en el numeral 3.5 Circunstancias jurídicas adicionales, de tal forma que obre como sustento del cumplimiento y debida motivación por parte de las cartas firmantes de lo señalado en la materia en el citado inciso 2 del artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015.
106	Lun 18/12/2023	Wilfrido Jose Arieta Escandon	Atentamente, manifiesto mi alta preocupación por el proyecto de decreto publicado el cual pone en manos de los alcaldes de los municipios con servicio de taxi la verificación de la información e inclusive que de ellos dependa la entrega o no de la compensación a los taxistas. Primeramente sea oportuno destacar que estamos en época de empalme en la que las administraciones municipales tienen muchas prioridades y asuntos por solucionar, así que cómo podemos asegurar que reportes la información que el Ministerio de transporte requerirá frente a los taxistas?	NO ACOGIDA	Las autoridades locales de transporte administran la información del servicio público individual desde hace más de veinte (20) años, habilitando las empresas, expidiendo las tarjetas de operación y realizando el control y vigilancia de la actividad. Desde hace más de nueve (9) años tienen el deber de llevar a un registro de conductores la información sobre las tarjetas de control que reportan las empresas conforme lo ordena el decreto 1047 de 2014. Si bien entendemos la preocupación ciudadana es claro que tanto reglamentariamente por efecto del decreto 1079 de 2015, como constitucionalmente, los entes territoriales son unidades administrativas que deben ser capaces de gestionar sus propios asuntos. En todo caso, El Ministerio posee medios de contraste en relación con la información de conductores y vehículos que se reporten.

107	Lun 18/12/2023	Wilfrido Jose Arrieta Escandon	<p>Tampoco podemos ignorar las nada sanas prácticas políticas de las regiones que pueden crear beneficiarios falsos y desangrar los recursos de este programa.</p> <p>Aunque el ministerio envió una circular hace ya unos meses indicándoles a las autoridades territoriales la información que debían remitir quisiera conocer si esta información si se ha venido aportando porque sin estos datos la verdad no tenemos nada en la práctica y no es justo que por la desidia de las autoridades locales algunos no nos veamos beneficiados por esta medida aun cuando desde el primer momento nos inscribimos en el Runt.</p> <p>Por favor les agradeceremos tener en cuenta estos comentarios para que el proyecto de verdad se implemente.</p>	NO ACOOIDA	Frente a que en algunas regiones puedan llegar a crearse beneficiarios inexistentes y desangrar los recursos del programa, el Ministerio de transporte cuenta con mecanismos de contraste de la información en el registro unico nacional de tránsito tanto sobre los vehículos como sobre los conductores. Se ha recibido información de 31 municipios y distritos a la fecha.
108	Lun 18/12/2023	Sandra Marleny Carrillo	<p>Desde el gramio de las plataformas estamos esperando que el señor presidente Petro y los entes del estado nos colaboren cumpliendo los compromisos de la campaña en la que apoyamos todos. Seguimos esperando que el presidente nos apoye en nuestra actividad económica que responde a las necesidades y evolución del mercado teniendo en cuenta que prestamos un servicio de calidad para los colombianos quienes valoran nuestro aporte a la economía.</p> <p>Por esa razón nosotros al igual que los taxistas queremos ser beneficiados por estas medidas de combustible diferencial porque también hemos sido impactados por las alzas que cada vez empeoran.</p> <p>Sin embargo seguimos pendientes señor presidente y señores representantes del gobierno que nos apoyen como alternativa de transporte seguro de calidad y no nos persigan más votamos por qué nos protegerían y cada día nos sentimos más atacados.</p>	NO ACOOIDA	El proyecto de decreto incluye a los prestadores del servicio público terrestre automotor individual en los órdenes territoriales municipal, distrital y metropolitano.

Aprobado por	
	Eduardo Enriquez Calcedo Viceministro de Transporte
	
	Flavio Mauricio Mariño Molina (Dec 29, 2023 21:03 EST) Jefe Oficina Asesora Jurídica

Revisó:	
	Luis Alejandro Zambrano Director de Transporte y Tránsito
	
	Felipe León (Dec 29, 2023 20:21 EST) Jefe de Oficina de Regulación Económica
	
	Angélica María Tancuz Uruz Coordinadora Grupo de

Proyecto:	Mauricio Camacho Dirección de Transporte y
	Victoria Vargas Oficina Asesora Jurídica
	Angie Rincón Jimenez Grupo de Regulación
	Maria Fernanda Cortes Grupo de Regulación

Formato Informe de Observaciones

COMPETAXI VF 29-12-23

Final Audit Report

2023-12-30

Created:	2023-12-29
By:	angelica maria yance diaz (angelicamariayance@gmail.com)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAA00-8HSJ88pfvJ8bJkLpn6akh3lYxHpo

"Formato Informe de Observaciones COMPETAXI VF 29-12-23" History

-  Document created by angelica maria yance diaz (angelicamariayance@gmail.com)
2023-12-29 - 3:06:27 PM GMT- IP address: 190.217.54.222
-  Document emailed to ayance@mintransporte.gov.co for signature
2023-12-29 - 3:07:42 PM GMT
-  Email viewed by ayance@mintransporte.gov.co
2023-12-29 - 3:07:51 PM GMT- IP address: 40.94.36.126
-  Signer ayance@mintransporte.gov.co entered name at signing as Angélica María Yance
2023-12-29 - 3:25:57 PM GMT- IP address: 190.217.54.222
-  Document e-signed by Angélica María Yance (ayance@mintransporte.gov.co)
Signature Date: 2023-12-29 - 3:25:59 PM GMT - Time Source: server- IP address: 190.217.54.222
-  Document emailed to fleon@mintransporte.gov.co for signature
2023-12-29 - 3:26:00 PM GMT
-  Email viewed by fleon@mintransporte.gov.co
2023-12-29 - 3:26:27 PM GMT- IP address: 40.94.27.126
-  Signer fleon@mintransporte.gov.co entered name at signing as Felipe Le0n
2023-12-30 - 1:21:37 AM GMT- IP address: 191.95.63.188
-  Document e-signed by Felipe Le0n (fleon@mintransporte.gov.co)
Signature Date: 2023-12-30 - 1:21:39 AM GMT - Time Source: server- IP address: 191.95.63.188
-  Document emailed to lazambrano@mintransporte.gov.co for signature
2023-12-30 - 1:21:40 AM GMT

 Email viewed by lazambrano@mintransporte.gov.co

2023-12-30 - 1:22:10 AM GMT- IP address: 40.94.27.126

 Signer lazambrano@mintransporte.gov.co entered name at signing as Luis Alejandro Zambrano Ruiz

2023-12-30 - 1:34:11 AM GMT- IP address: 186.0.97.181

 Document e-signed by Luis Alejandro Zambrano Ruiz (lazambrano@mintransporte.gov.co)

Signature Date: 2023-12-30 - 1:34:13 AM GMT - Time Source: server- IP address: 186.0.97.181

 Document emailed to ceenriquez@mintransporte.gov.co for signature

2023-12-30 - 1:34:15 AM GMT

 Email viewed by ceenriquez@mintransporte.gov.co

2023-12-30 - 1:34:21 AM GMT- IP address: 40.94.20.126

 Signer ceenriquez@mintransporte.gov.co entered name at signing as Eduardo Enríquez Caicedo

2023-12-30 - 1:44:44 AM GMT- IP address: 191.95.17.184

 Document e-signed by Eduardo Enríquez Caicedo (ceenriquez@mintransporte.gov.co)

Signature Date: 2023-12-30 - 1:44:46 AM GMT - Time Source: server- IP address: 191.95.17.184

 Document emailed to fmmarino@mintransporte.gov.co for signature

2023-12-30 - 1:44:48 AM GMT

 Email viewed by fmmarino@mintransporte.gov.co

2023-12-30 - 1:44:54 AM GMT- IP address: 40.94.33.126

 Signer fmmarino@mintransporte.gov.co entered name at signing as Flavio Mauricio Mariño Molina

2023-12-30 - 2:03:05 AM GMT- IP address: 179.19.42.3

 Document e-signed by Flavio Mauricio Mariño Molina (fmmarino@mintransporte.gov.co)

Signature Date: 2023-12-30 - 2:03:07 AM GMT - Time Source: server- IP address: 179.19.42.3

 Agreement completed.

2023-12-30 - 2:03:07 AM GMT