

Bogotá, D.C.,

OFICINA DE ASESORIA
RECIBIDO

24 AGO. 2018

Señor

JUEZ ADMINISTRATIVO DE BOGOTÁ, D.C. (REPARTO)

E. S. D.

REFERENCIA: ACCION DE NULIDAD SIMPLE contra los Decretos Distritales 456 de 201 y 568 de 2017; contra las Resoluciones Reglamentarias Números 220 de 2017 y 103 de 2018, expedidas por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá.

Los suscritos, **CARLOS EDUARDO PEÑA GIL**, mayor de edad, domiciliado en esta ciudad, identificado con C.C. No. 19.125.951 de Bogotá, y **JOHN MAURICIO RAMIREZ OCHOA**, identificado con C.C. No. 79.705.521, obrando en nombre propio y representación y, en ejercicio de la Acción Pública de Nulidad, establecida en el artículo 137 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPCA), de manera respetuosa solicito se declare la nulidad de los siguientes Actos Administrativos del Distrito Capital de la República:

- 1.- Decreto Distrital No. 456 de 2017 proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C, junto con el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 2.- Decreto Distrital No. 568 de 2017 proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., junto con el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 3.- Nulidad Parcial de la Resolución No. 220 de 2017 (Artículos 1, 4° al 30°), proferida por el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 4.- Resolución No.103 de 2018, proferida por el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.

I. PRESUPUESTOS PROCESALES

A. Legitimidad

La presente demanda de nulidad simple se instaura en desarrollo del Artículo 137 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, según el cual, este medio de control es de naturaleza pública, por lo cual todo ciudadano está facultado para solicitar la declaratoria de nulidad de un acto administrativo de carácter general.

B. Oportunidad

Por ser la presente demanda un medio de control de nulidad simple, la misma puede ejercitarse en cualquier tiempo, de conformidad a lo establecido en el literal a) del Artículo 164 del CPACA.

.

.

2

2

2

2

5
304

En concordancia con lo dispuesto en las leyes antes referidas, nuestra Carta Magna, en los artículos 333 y 334, resalta la actividad económica y la iniciativa privada, dentro de los límites del bien común, determinando que para su ejercicio, **nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.** De tal forma que, mediante las leyes, el Estado regulará e impedirá que se obstruya o restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado.

Derechos amparados por nuestra Norma Superior y desarrollados en nuestro ordenamiento jurídico, pero que están inminente vulnerados, como más adelante los demostraremos, con las normas Distritales aquí demandadas.⁵

Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2o. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993, y 336 de 1996.

Artículo 4o. *Transporte público.* De conformidad con el artículo 3o. de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

Artículo 6o. *Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi.* El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Artículo 10. *Habilitación.* Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

⁵ **Artículo 333 C.N.** *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.*

Artículo 334 C.N. *La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera*



280
6

4.- **LEY 769 DE 2002:**

“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Esta ley en armonía con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, van estructurando el fundamento jurídico en el que se basa la solicitud de nulidad de las normas distritales demandadas.

En primer lugar, entremos a establecer las dos definiciones que marcan uno de los puntos de partida de nuestros argumentos, contenida en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002:

“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada”.

“ARTÍCULO 89. TAXÍMETRO. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario”.

5.- **RESOLUCION 88918 DE 2017:**

EL TAXIMETRO INSTRUMENTO OBJETO DE CONTROL METROLOGIA.

EL TAXIMETRO por ser un instrumento o dispositivo de medición que sirve para liquidar tarifas por la prestación del servicio público de transporte

progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva.

Artículo modificado por el artículo 1o. del Acto Legislativo 3 de 2011



7
306

terrestre individual en el nivel básico –TAXI –, es sujeto de control metrológico y de verificación periódica.

En Colombia la máxima autoridad de control metrológico, es la Superintendencia de Industria y Comercio, encargada de expedir los reglamentos técnicos metrológicos que deben cumplir todos los instrumentos, que en el caso que nos ocupa, es el utilizado para determinar el costo de la prestación de un servicio público, que es el del transporte terrestre individual – TAXI, en el nivel BASICO.

La vigilancia sobre el cumplimiento de los reglamentos técnicos metrológicos, es igualmente adelantada por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio e incluye de la misma manera a los titulares de los instrumentos de medición, a los reparadores, a los Organismos Autorizados de Verificación Metrológica, a los Organismos Evaluadores de la Conformidad, y a todos aquellos actores que intervienen en las actividades metrológicas relacionadas.

Es importante tener en cuenta que en el evento, en el que la Superintendencia de Industria y Comercio no hubiese establecido ningún reglamento técnico sobre un equipo sujeto de control metrológico, se debe adoptar las Recomendaciones de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL –OIML-, para cada tipo de equipo, tal como lo consagra el Decreto 1595 de 2015, en el siguiente artículo:

“Artículo 2.2.1.7.14.2. Directrices en relación con el control metrológico. Todos los equipos, aparatos, medios o sistemas que sirvan como instrumentos de medida o tengan como finalidad la actividad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, en la salud, en la seguridad o en la protección del medio ambiente o por razones de interés público, protección al consumidor o lealtad en las prácticas comerciales, deberán cumplir con las disposiciones y los requisitos establecidos en el presente capítulo y con los reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto **expida la Superintendencia de Industria y Comercio y, en su defecto, con las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal - OIML para cada tipo de instrumento”⁶.**

Nota: Lo subrayado y negrilla fuera de texto.

Es necesario dar a conocer que en materia de metrología legal el máximo foro internacional es la Organización Internacional de Metrología Legal “OIML”, que es una organización intergubernamental instituida por la Convención y constituida por los Estados miembros y por los miembros observadores, desde el año 1955. El objeto central de la Organización, es promover la armonización mundial de los procedimientos de metrología legal, desarrollando una estructura técnica que proporcione a los miembros directrices metrológicas para elaborar requisitos nacionales y regionales relacionados con la fabricación y el uso de instrumentos de medida. A través de tal Convención se regula la estructura orgánica de la OIML y su operatividad en el campo de la metrología legal, siendo éste un punto importante para Colombia porque a partir de las recomendaciones y la adopción de los más estrictos estándares trazados por la OIML en materia de control de mediciones, puede normalizar las pautas de los productos

⁶ Decreto 1595 de 2015.



3078

nacionales con el fin de obtener beneficios en el comercio en general y en las relaciones de consumo.

Colombia es Estado Miembro de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA – OIM-, mediante la Ley 1514 de 2012, el Congreso de la República de Colombia aprueba la “Convención para Constituir una Organización Internacional de Metrología Legal”, firmada en París, el 12 de octubre de 1955, modificada en 1968 por enmienda del Artículo XIII conforme a las disposiciones del Artículo XXXIX. Ley declarada exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-621 de 2012.

En materia de los equipos de medición legal, que son los TAXIMETROS, la OIML elaboró para sus países miembros la Recomendación R21, Edición 2007 “Taximeters, Metrología and technical requirements, test procedures and test report format”, norma internacional conforme a la cual se fijaron los requisitos técnicos y metroológicos del presente reglamento técnico metroológico.

La Superintendencia de Industria y Comercio, cuyas funciones, entre otras, son salvaguardar los derechos de los consumidores, proteger la libre competencia y vigilar el cumplimiento de las normas relacionadas con los reglamentos técnicos y metrología legal, expidió el pasado 28 de Diciembre de 2017 la Resolución 88918, en la que acoge la Recomendación R21 de la OIML.

Requisitos Técnicos que ofrecen seguridad, certeza en la medición y confianza para los usuarios, teniendo en cuenta la inviolabilidad que representa el TAXIMETRO ELECTRONICO, frente a cualquier intento de manipulación de los mismos.

Así las cosas, la SIC acogiendo la Recomendación R21 de la OIML, expidió la Resolución 88918 de 2017 que empezó a regir el pasado 1 de julio de 2018 y va hasta el 1 de julio de 2020, pero que por la confusión y zozobra presentada en el gremio con las normas distritales demandadas, que desconocen totalmente esta disposición, imponiendo otros requisitos que no están establecidos en la Ley 769 de 2002 so pena de sanciones, ha impedido que el beneficio y bondades que trae la Resolución 88918 no se haga exigible por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad.

A continuación me permito reproducir la noticia que se dio a conocer con mucho beneplácito no solo para los consumidores, sino hasta por los mismos taxistas que veían en el nuevo taxímetro electrónico, la solución para poder brindar un servicio justo, seguro y confiable para el usuario:

“RESOLUCIÓN 88918 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2017.

Superindustria establece requisitos de calidad para taxímetros con el fin de garantizar cobros justos a los consumidores

Bogotá, 4 de Enero de 2018

- *Con el fin de evitar que los taxímetros puedan ser manipulados indebidamente y que se pueda adulterar su medición, la Superintendencia de Industria y Comercio expidió el Reglamento Técnico de Taxímetros.*
- *A partir del 1 de julio de 2018, todos los taxímetros que se produzcan o importen al país deberán cumplir con requisitos técnicos y metroológicos para garantizar que las*



mediciones de tiempo y distancia que toman son precisas en todo momento. Y para ello, fabricantes e importadores deberán demostrar que cumplen la regulación de la SIC a través del certificado de conformidad respectivo.

- *Adicionalmente, en aquellos municipios del país donde sea obligatorio el uso de taxímetros, será necesario que este tipo de instrumentos sean instalados y reparados en talleres certificados previamente; y deberán tener revisión periódica anual para garantizar su buen funcionamiento por parte de organismos de verificación acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC.*
- *La implementación del reglamento técnico se hará de manera gradual por parte de las Alcaldías Municipales, sin que se supere el plazo fijado por la Superindustria el cual vence el 1 de julio de 2020.*
- *De esta manera, se busca proteger los intereses de los usuarios del servicio público de taxi en todo el país, generando confianza en la prestación de ese servicio que transporta a cientos de miles de colombianos diariamente.*
- *La vigilancia en la prestación del servicio de taxi continuará a cargo de las Secretarías de Movilidad de cada municipio y de la Superintendencia de Industria y Comercio dentro del marco de sus competencias”.*

De conformidad con lo contemplado en el Capítulo Octavo de la Resolución en comento, en el numeral 8.1 determina.

Me permito realizar el análisis frente a cada uno de los incisos de este artículo:

“La presente resolución tiene por objeto establecer el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.2.1.3.3. Del Decreto único 1079 de 2015 del Sector Transporte.

Esta Resolución de la Superintendencia de Industria y Comercio, en coherencia con lo establecido en el Decreto Nacional 2297 de 2015 y con los principios rectores del transporte público (Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996) y del Decreto Único 1079 de 2015 del Sector de Transporte (Capítulo 3), ***regulan la existencia*** de los vehículos que prestan el servicio de transporte público terrestre ***en el nivel BÁSICO.***

La norma se adopta con el fin de asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos, en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxi, frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje o recorrido en taxi.

Este inciso es coherente con las disposiciones legales en Colombia y directrices de la Organización Internacional de Metrología, de la cual Colombia es miembro, que determinan que todo instrumento o dispositivo que tenga como fin, medir, pesar o liquidar tarifa por la prestación de un servicio, o que es utilizado en el comercio, DEBE SER JUSTO Y EXACTO EN LA MEDIDA, PESO O LIQUIDACION DE TARIFA, además de tener que ser objetivo de continua verificación.



10
509

En el caso que nos ocupa EL TAXIMETRO ELECTRONICO, cumple con requisitos técnicos que dan lugar a que la tarifa a pagar en tiempo y distancia ES EXACTA, CONFIABLE Y SEGURA PARA LOS USUARIOS.

Condiciones y calidades que NO CUMPLE UNA APP.

Para cumplir este objetivo, el presente reglamento establece los requisitos técnicos, metrológicos y administrativos que debe cumplir el taxímetro electrónico, el procedimiento de evaluación de la conformidad; define las obligaciones para productores e importadores y señala cuáles son las disposiciones a cumplir frente a la verificación metrológica de este tipo de instrumentos, una vez se encuentre en servicio.⁸

6.- LEY 769 DE 2002:

De conformidad con los artículos 3° y 6° de la Ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito en los entes territoriales son los Alcaldes y los organismos de tránsito, corresponde a las Secretarías Distritales de Tránsito, es decir que en Bogotá, sería la Secretaría Distrital de Movilidad.

Pero la misma ley impone limitantes tanto a los alcaldes, como autoridades de tránsito en sus jurisdicciones, como a los organismos de tránsito (Secretaría Distrital de Movilidad), cuando de manera expresa prohíbe cualquier norma de tránsito DE CARÁCTER PERMANENTE que impliquen ADICIONES o MODIFICACIONES al Código de Tránsito. Es decir que toda disposición Municipal o Distrital, debe estar sujeta a las disposiciones de la Ley 769 de 2002, como lo indica el parágrafo 3° del artículo 6° :

"PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003

Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas **con sujeción a las disposiciones del presente código.**

No obstante los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan"⁹

Para mayor ilustración, me permito traer a colación apartes de la Sentencia C-568 de 2003, respecto a la limitante que le asiste a los Alcaldes y con mayor razón a los organismos de tránsito (Secretario Distrital de Movilidad), en dictar normas o actos administrativos que modifiquen o adicione la Ley 769 de 2002 :

"...4.2.2. La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales.

Al respecto la Corte señala que como se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia en relación con el alcance de la autonomía territorial y el ejercicio de competencias normativas por las autoridades de las entidades territoriales, la circunstancia de que el Legislador

⁸ Resolución No. 88918 de 2017 de la Superintendencia de Industria y Comercio.

⁹ Ley 769 de 2002, artículo 6.



11
390

prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas.

Como allí se señaló se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa.

En este sentido, como lo señalan la mayoría de los intervinientes no cabe la posibilidad constitucional de que normas que no tienen el mismo rango normativo de la ley puedan adicionar o modificar su contenido.

Así las cosas, no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los Alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1° invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias. Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del "Código Nacional de Tránsito" y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho Código llamado a regir en la totalidad del territorio.

Cabe recordar además que en el mismo párrafo se señala, en los incisos que no son acusados por el actor, que los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas, y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones señaladas en la misma ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-. De la misma manera que podrán suscribir convenios interadministrativos para coordinar el ejercicio de sus competencias en materia de tránsito con los alcaldes de municipios vecinos o colindantes, lo que muestra que en manera alguna la intención del Legislador fue la de prohibir la expedición de actos de carácter permanente en materia de tránsito a dichas autoridades en el ámbito de sus competencias.

No sobra recordar, de otra parte, que de acuerdo con el artículo 150-25 constitucional corresponde al Congreso de la República unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y que en ejercicio de esa competencia el Legislador está llamado a expedir disposiciones aplicables en todo el territorio nacional que deberán ser respetadas por las autoridades territoriales en el ejercicio de sus competencias, en aplicación del mismo principio de jerarquía normativa a que se ha hecho referencia.

Así las cosas, ha de concluirse que no asiste razón al demandante en relación con el cargo por el supuesto desconocimiento de las competencias normativas de las autoridades territoriales, con la prohibición contenida en el primer inciso del



13
391

parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, por lo que éste no está llamado a prosperar y así se señalará en la parte resolutive de esta sentencia.¹⁰

Lo Subrayado y negrilla es fuera del texto

7.- LEY 1450 DE 2011- Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014.

Desde el primer Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, se determinó la creación de los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT-, con el objetivo de recolectar, almacenar, procesar y distribuir información, con el único objetivo de mejorar la operación, gestión y seguridad del transporte y tránsito, a NIVEL NACIONAL.

Igualmente, por medio de esta ley, se autoriza al Ministerio de Transporte para estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT.

Todo este Sistema Inteligente de Transporte – SIT -, debe ser construido a base de estudios y con previa consulta con todos los actores del sector de transporte público.

Con la lectura de las siguientes disposiciones, podemos tener un concepto amplio y preciso sobre lo que se pretende a través de la Creación de este gran sistema de Inteligente de Tránsito.

“Artículo 84. Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT. Los Sistemas Inteligentes de Transporte son un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito.

El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio, adoptará los reglamentos técnicos y los estándares y protocolos de tecnología, establecerá el uso de la tecnología en los proyectos SIT y los sistemas de compensación entre operadores.

Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional. En aquellos casos en donde existan Áreas Metropolitanas debidamente constituidas, serán estas las encargadas de expedir dichos actos administrativos.

Parágrafo 2°. Los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos SIT.

Parágrafo 3°. El montaje de los sistemas inteligentes de transporte, podrá implicar la concurrencia de más de un operador, lo que significará para el usuario la posibilidad de acceder a diferentes proveedores, en diferentes lugares y tiempo. El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio reglamentará la manera como esos operadores compartirán información,

¹⁰ SENTENCIA C-568/03. Referencia: expediente D-4345. Demanda de inconstitucionalidad contra los artículos 2° y 119 parciales y el parágrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002. Actor: Carlos Enrique Campillo Parra. Magistrado Ponente: Dr. ALVARO TAFUR GALVIS. Bogotá D.C., quince (15) de julio de dos mil tres (2003). LA SALA PLENA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL,



tecnologías o repartirán los recursos que provengan de la tarifa, cuando un mismo usuario utilice servicios de dos operadores diferentes.

Artículo 85. Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT. Se autoriza al Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para estructurar y poner en funcionamiento el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT, que será operado por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación permanente y continua con la Superintendencia de Puertos y Transporte con el propósito de contribuir a la seguridad vial y al control en cumplimiento de las normas de tránsito y transporte”.¹¹

Este Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte, es diferente a las plataformas tecnológicas que se pretenden implementar en los vehículos del nivel de lujo, para su operación, mediante Decreto 2297 de 2015 y su Resolución Reglamentaria, naturalmente ésta plataforma debe entrar en interface con el SIT, una vez éste, entre en operación. Porque valga la aclaración que a la fecha, el SIT, no ha entrado en operación como así se confirma en el Proyecto de Resolución de 2018 (que repone la suspendida Resolución No. 2163 de 2016), que se encuentra en trámite.

Siguiendo con el derrotero de reglamentar y desarrollar el SIT, se expidió el Decreto 2060 de 2015, por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.

En tal reglamentación, como siempre ha permanecido en todas las normas que han surgido y reglamentan de una u otra manera, el Transporte público en Colombia, deben quedar incólumes LOS PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSPORTE, ya analizados:

- ✓ **Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico – en procura de brindar PROTECCION AL USUARIO**
- ✓ LIBRE Y SANA COMPETENCIA
- ✓ LIBRE EMPRESA

Así lo contempla, también el Decreto 2060 de 2015, en el artículo 2.5.1.1. al determinar que el objeto es el de reglamentar los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), establecer los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de SIT, cumpliendo con los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Para diferenciar el SIT de otras plataformas tecnológicas, es importante tener en cuenta que le compete al Ministerio de Transporte la creación, implementación y funcionamiento del SIT a nivel nacional, como se establece en el referido decreto, artículo 2.5.3.1.:

“Artículo 2.5.3.1. Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt). El Ministerio de Transporte realizará todas las gestiones necesarias para la creación, implementación y funcionamiento del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt)”

¹¹ Ley 1450 de 2011. Plan Nacional de Desarrollo.



14
2017

8.- **DECRETO 2060 DE 2015 (octubre 22)**

“Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.

Este Decreto, como lo indica su título, reglamenta de manera precisa LOS SISTEMAS INTELIGENTES PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRANSITO Y TRANSPORTE – SIT -, cumpliendo con los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia y de la iniciativa privada, sin perjuicio de las restricciones determinadas por la ley y los Convenios Internacionales.

Así las cosas, como antes lo vimos dentro de los principios rectores, está la de **garantizar siempre la existencia del transporte público terrestre individual en el nivel básico**, por su accesibilidad y asequibilidad para los usuarios y para proteger la libre competencia. Aplicando Convenios Internacionales, como así lo hizo la Superintendencia de Industria y Comercio al expedir la Resolución 88918 de 2017, que reglamenta desde el punto de vista técnico, al Taxímetro Electrónico, la que está rigiendo desde el 1 de julio de 2018 hasta el 1 de julio de 2020.

Nos permitimos transcribir algunos artículos de relevancia del mencionado Decreto para el asunto que nos ocupa:

“Artículo 2.5.1.1. Objeto y principios. La presente Parte tiene como objeto reglamentar los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), establecer los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de SIT, cumpliendo con los **principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura**, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2.5.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en esta Parte se aplicarán integralmente a la definición, diseño, organización, funcionamiento y administración de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), así como a todos los actores estratégicos de los sistemas en sus distintos órdenes y niveles, incluyendo las entidades territoriales, descentralizadas y demás entidades que participen en ellos.

Artículo 2.5.3.1. Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt). El Ministerio de Transporte realizará todas las gestiones necesarias para la creación, implementación y funcionamiento del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt).¹²

APLICATIVO SIMUR QUE MANEJA SECRETARIA DE MOVILIDAD

El Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional – SIMUR-, empezó a implementarse desde el año 2011, para su procesamiento, imposición de orden de comparendo y notificación al presunto infractor.

¹² Decreto 2060 de Octubre de 2015.- “Por el cual se adiciona el Decreto 1079 de 2015 y se reglamenta el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011.



18
304

La Secretaría de Movilidad ha venido ampliando su funcionamiento y eficacia, en procura de convertirse una aplicación que una vez esté en completa operación, pueda engranarse o tener interfase con el SIT, que el Ministerio de Transporte a la fecha está construyendo.

La Secretaría Distrital de Movilidad, lo describe de la siguiente manera, **en su página web, con fecha última de actualización 2 de marzo de 2016:**

"El Sistema Inteligente de Transporte (SIT) lo constituyen un conjunto de herramientas tecnológicas que sirven para recoger, almacenar y proveer información del tráfico, el cual es monitoreado en tiempo real.

Este ejercicio permite generar alternativas para mejorar la movilidad y asegurar un transporte conveniente y seguro para la ciudad. El sistema va aprendiendo de sí mismo, acumulando los datos que procesa a diario, detectando y emitiendo alarmas según la información que va recopilando.

El SIT se ha venido implementando gradualmente, comenzando por el Centro de Gestión del Tráfico (CGT), semaforización inteligente y comparendos electrónicos, los cuales ya entraron en funcionamiento y están expandiéndose en toda la ciudad.

Así mismo están en proceso de implementación, y serán utilizados desde el Centro de Gestión del Tráfico, los paneles de mensajería variable en luces LED, que tendrán la función de entregar información en tiempo real sobre la situación de las vías para que los conductores puedan cambiar a tiempo sus rutas sin afectar el tráfico de la ciudad.

En la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se encuentra el Centro de Gestión del Tráfico, lugar donde se realiza medición, monitoreo y análisis constante de la ciudad. Allí también se integran los centros de control de la Policía Metropolitana de Tránsito, grupo guía, detección electrónica, paneles variables y semaforización.

De igual forma, TransMilenio, Terminal de Transportes, Ideam y Secretaría de Ambiente podrán tomar decisiones para administrar y disminuir tiempos de respuesta en los incidentes de movilidad o eventualidades que se presenten en la ciudad.

Con el SIT, la ciudad contará con sensores wifi-bluetooth, sensores de conteo de vehículos, clasificación por tamaño y determinación de la velocidad, sensores de bicicleta ubicados en lugares de mayor tráfico de este medio de transporte y el sistema de cámaras CCTV para monitoreo, ubicadas en intersecciones de la ciudad.¹³

9.- LEY 1753 DE 2015, (junio 09) Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país"

En el actual Plan de Desarrollo "Todos por un nuevo país. 2014-2018", el Gobierno Nacional con la intención clara de adoptar medidas contra la ilegalidad e informalidad en el sector de transporte público terrestre individual, con la aparición de plataformas tecnológicas que empezaron a operar al margen de la ley, como uber, cabifay, etc., con los consecuentes perjuicios, para los propietarios de taxis, conductores afiliados a empresas debidamente legalizadas, acentuando una grave afectación en una libre y sana competencia; estableció en la Ley 1753 de 2015, parágrafo 6° del artículo 32, que el Gobierno reglamentaría dentro de los seis (6) meses siguiente **EL SERVICIO DE LUJO** dentro de la modalidad individual de pasajeros.

¹³ <http://www.bogota.gov.co/articulo/temas-de-ciudad/movilidad/sistema-inteligente-de-transporte-SIT>. De fecha 2 de marzo de 2016.



16
5/16

“ARTÍCULO 32. Apoyo a los sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SITR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad.

Parágrafo 6°. El Gobierno nacional impulsará modelos para la gestión de movilidad en las ciudades, en donde se contemplen alternativas para mejorar la calidad de vida, la utilización eficiente de los recursos, la reducción del tiempo de desplazamiento, la promoción de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Gobierno nacional deberá reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros.”¹⁴

Lo Subrayado y negrilla es fuera del texto.

10.- DECRETO 2297 DE 2015

“Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo”.

Acatando lo ordenado por la Ley 1753, parágrafo 6° del artículo 32, el Gobierno Nacional, expidió el Decreto 2297 de 2015, mediante el cual adicionó el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (Decreto 1079 de 2015), en el que definió y estableció las características entre el vehículo de servicio de transporte terrestre individual, en el NIVEL BASICO frente al del servicio de transporte terrestre individual, en el NIVEL DE LUJO.

Dentro de las disposiciones más relevantes que contiene el Decreto 2297 de 2015, que nos dará claridad y fundamento legal, para demandar las normas distritales por las que se reclama su nulidad, son las siguientes:

“Artículo 1°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se

¹⁴ Ley 1753 de 2015. Pan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país” 2014-2018.



17
396

aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales".¹⁵

Nota: lo subrayado y negrilla es fuera del texto.

De la transcripción anterior, cabe resaltar que se preserva por encima de toda disposición sobre el mismo asunto, los principios rectores del transporte, el que recordemos ya abordamos y que se enfocan en: i) Mantener la existencia del servicio básico por ser mayor accesibilidad y asequible a los usuarios ii) Libre y Leal Competencia y, iii) Libre Empresa. Siempre dentro de los parámetros de la ley y convenios internacionales.

Consecuente con el espíritu de la Ley 1753 de 2015 y del Decreto 2297 del mismo año, en el artículo 2 se definió de manera clara y contundente las diferencias, características y calidades entre el servicio de transporte público individual en el nivel BASICO Vs. DE LUJO:

"Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.3 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básicos y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básicos y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte"¹⁶

Nótese que el servicio de transporte público terrestre individual en EL NIVEL LUJO, sólo puede operar ÚNICAMENTE con medios o plataformas tecnológicas a diferencia del Servicio BASICO, que por sus características

¹⁵ Decreto 2297 de 2015. "Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.3 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015.

¹⁶ Artículo 2 del Decreto 2297 de 2015.



18
397

su costo es asequible a los usuarios y cuya operación se realiza con TAXIMETROS, tal como lo contempla la Ley 769 de 2002.

Es tan importante mantener en el sector de transporte público el servicio básico, no solo por cumplimiento de la ley, sino para materializar los principios rectores del mismo, al poder brindar una tarifa por la prestación del servicio de transporte público individual en el nivel básico, ASEQUIBLE al usuario, por ser INFERIOR a la de la tarifa del servicio de lujo.

Esa diferencia de tarifas entre el Servicio Básico Vs. Servicio de Lujo, la determina el mismo decreto 2297 de 2015, al expresar que la tarifa del servicio de lujo no puede ser ni siquiera IGUAL ni mucho menos inferior a la del servicio básico:

"2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. **Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico**"¹⁷.

Además de determinar las formas de operación que son ESENCIALMENTE DIFERENTES, mientras que uno lo hace a través de taxímetros (Básico), el otro (lujo) únicamente lo puede hacer a través de plataforma tecnológica; también indica esta norma, las características que debe cumplir cada uno de esos niveles, así lo preceptúa el artículo 3 ibíd. :

"Artículo 3°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.4 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.3.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

* **Taxi básico:** automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros

* **Taxi de lujo:** vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel".¹⁸

Completando estas características, el artículo 8 ibíd., determina que los automotores que prestan el servicio en el nivel lujo, deben cumplir las siguientes características:

1. Ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte en un período no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente párrafo.
2. Contar con Sistema de Posicionamiento Global GPS.
3. Contar con los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio.

¹⁷ Decreto 2297 de 2015.-

¹⁸ Apartes del artículo 3 del Decreto 2297 de 2015.



19
398

4. Contar con frenos ABS, Air Bags frontales y apoyacabezas.
5. Tener cuatro (4) puertas laterales.
6. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.
7. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
8. Tener tipo de carrocería camioneta cerrada, campero de cuatro puertas, y/o automóvil tipo sedán.
9. Poseer un motor con cilindrada igualo superior a los 1600 centímetros cúbicos o la potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

Es importante resaltar que el Decreto 2297 de 2015, da la posibilidad que los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico, **puedan**, **si así lo desean**, pero no con carácter de obligatoriedad, habilitarse para prestar el servicio en el nivel de lujo, con la advertencia de tener que cumplir con todos los requisitos para dicho nivel.

“Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.2.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

....
Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. **Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. Del presente decreto.**¹⁹

De esta manera el Gobierno Nacional, pretende entrar en la legalidad, a vehículos que prestan el servicio de transporte de pasajeros en la modalidad individual con plataformas tecnológicas, al margen de la ley. (Ej: Uber, cabify, etc.).

A pocos días (23 de noviembre de 2015), de expedirse el Decreto 2297 de fecha 27 de noviembre de 2015, en noticias RCN, el presidente Juan Manuel Santos, dio las siguientes declaraciones, que dejan clara la intención del Decreto 2297 de 2015 y la Reglamentación del mismo, por parte del

¹⁹ Decreto 2297 de 2015.



20
399

Ministerio de Transporte, en cuanto a la prestación del servicio público de pasajeros en la modalidad individual, EN EL NIVEL DE LUJO:

"A través de un decreto, el Gobierno Nacional anunció la reglamentación de servicios de transporte como Uber en Colombia.

"El compromiso es tener nuevos servicios para los usuarios. Buscamos concertación para tener mejor calidad en transporte", señaló el presidente Juan Manuel Santos, quien hizo el anuncio acompañado del vicepresidente Germán Vargas Lleras, la Ministra de Transporte, Natalia Abello, y delegados de Uber y de los taxistas.

La medida se toma ya que el servicio de Uber ha sido cuestionado por los taxistas, quienes lo consideran un tipo de competencia ilegal para el sistema tradicional de transporte. Es por esto que los conductores de vehículos amarillos han realizado protestas e incluso han llegado a perseguir a los conductores de Uber.

Con la reglamentación se espera que termine la polémica, que no solamente ha afectado a Colombia sino a varios otros países del mundo.

En el decreto se establece que empresas como Uber o que estén interesadas en prestar el servicio de lujo "deberán obtener habilitación (para empresas nuevas) o modificar su habilitación (empresas en servicio)" y deberán cumplir requisitos como demostrar capital pagado o patrimonio líquido en un porcentaje adicional del treinta por ciento (30%) sobre los montos establecidos, acreditar que cuentan con plataformas tecnológicas o a través de contratos con terceros y asegurarse de que los conductores deberán estar certificados en competencias laborales y con capacitación en atención al usuario en un mínimo de 50 horas.

También se exige que se cumplan indicadores de servicio que reglamentará el Ministerio de Transporte.

A su vez, los vehículos destinados a la prestación del nivel de servicio de lujo deben cumplir las siguientes condiciones: deben ser vehículos nuevos o en servicio que cumplan con los requisitos y con no más de siete años de antigüedad, también deberán ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte.

¿Qué reglamentará el Ministerio de Transporte?

- **Condiciones adicionales de ingreso de vehículos al servicio en el nivel de lujo, en los 6 meses posteriores a la entrada en vigencia del Decreto.**
- **Habilitación de las plataformas tecnológicas y los indicadores de servicio.**
Cumplir con lo establecido en el PND 2014-2018 Artículo 32 Parágrafo sexto: "...Reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros".
- **Brindando a los usuarios de servicio de taxi, alternativa de servicio en condiciones diferenciales.²⁰**

11.- RESOLUCION 2163 DE 2016

Efectos suspendidos provisionalmente. Expediente 11001-03-24-000-2016-00481-00 Consejo de Estado

²⁰ <https://www.noticiasrcn.com/nacional-pais/gobierno-anuncia-decreto-reglamenta-servicios-taxis-lujo-colombia> - noticias RCN. Noviembre 23 de 2015.



21
~~100~~

Recordemos que por autorización del Decreto 2297 de fecha 27 de noviembre de 2015, artículo 10, se ordena al Ministerio de Transporte que dentro de los seis meses siguientes de entrada en vigencia dicho Decreto, debía entrar a regular las condiciones para el ingreso de vehículos al servicio en el nivel lujo.

Artículo 10. Adiciónese un parágrafo al artículo 2.2.1.3.7.1. del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Parágrafo. El Ministerio de Transporte contará con seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia del presente parágrafo, para regular y desarrollar las condiciones establecidas en este Capítulo, relacionadas con el ingreso de vehículos al servicio en el nivel de lujo".²¹

Obligación que cumpliría el Ministerio de Transporte, como lo anunciara el Ministerio de Transporte, en la siguiente nota periodística de la fecha:

"El Ministerio de Transporte anunció que antes de que termine marzo expedirá la nueva reglamentación que deben cumplir las empresas y plataformas interesadas en prestar el servicio de transporte individual de lujo.

Se trata de la reglamentación que deben cumplir las empresas y plataformas interesadas en prestar el servicio de transporte individual de lujo. Conozca cuáles serán los requisitos.

La cartera de Transporte recordó que el decreto 2297 de 2015 estableció los parámetros legales para la prestación de ese servicio y le dio al Ministerio seis meses, contados a partir del 27 de noviembre pasado, para reglamentar las condiciones relacionadas con el ingreso de vehículos al servicio en el nivel de lujo. Ese plazo vence en mayo de este año.

En la reglamentación que este mes vamos a dar a conocer señalaremos el procedimiento que debe seguir la industria para homologar los vehículos que se utilizarán en esta modalidad y los niveles de servicio que deben cumplir las empresas habilitadas por el Ministerio", dijo la ministra de Transporte, Natalia Abello Vives.

La funcionaria advirtió que bajo ninguna circunstancia los vehículos particulares pueden prestar o atender algún tipo de servicio público de transporte de pasajeros. La Ministra explicó que se fijarán los parámetros sobre la funcionalidad de las plataformas y los requisitos que deben cumplir los propietarios de estas para habilitarse en Colombia.

La nueva reglamentación busca convertir a la tecnología en una herramienta que mejore la operación, gestión y seguridad en la prestación del servicio de transporte de pasajeros individual de lujo²²

Fue así como el Ministerio en cumplimiento de su potestad reglamentaria, profirió el 26 de mayo de 2016, la Resolución No. 2163, cuyo título es: **Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones** y cuyo objeto es:

"Artículo 1°. Objeto y principios. Esta resolución tiene por objeto reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual **en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015**, en aspectos como las características de los

²¹ *Ibidem.*

²² <https://www.elpais.com.co/colombia/mintransporte-reglamentara-servicio-individual-de-lujo-antes-de-que-termine-marzo.html>. - Marzo 08, 2016 - 12:00 a.m. Por: [El país.com.co](http://elpais.com.co) | Col prensa.



Def 22

vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas."²³

12.- AUTO DE LA SECCION PRIMERA DEL CONSEJO DE ESTADO QUE SUSPENDE PROVISIONALMENTE LA RESOLUCION No. 2163 de 2016, SOBRE LA QUE SE FUNDAMENTAN LOS DECRETOS DISTRITALES 456 Y 568 DE 2017 Y RESOLUCIONES REGLAMENTARIAS:

Como consta en la certificación que se acompaña, en dos folios, expedida por el Secretario de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, de fecha 6 de julio de 2018, mediante Auto de fecha 30 de Abril de 2018, se decreta la Suspensión Provisional de los efectos de la Resolución No. 2163 del 27 de mayo de 2016. (Anexo No.1)

Como consecuencia de la referida declaratoria de suspensión provisional de la Resolución 2163 de 2016, proferida por el Ministerio de Transporte, marco legal sobre la que se fundaron los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias (220 de 2017 y 103 de 2018), es la pérdida de obligatoriedad de dichas normas Distritales, mientras permanezca suspendidos los efectos de la Resolución 2163 de 2016. Como así también lo afirmó la Personería de Bogotá, en comunicado de 2 folios. (Anexo No.2)

- 13.-** Sin tener en cuenta lo antes expuesto y violando las disposiciones normativas antes relacionadas y explicadas y violando además los principios rectores del Transporte y el objeto y espíritu de lo consagrado en la Ley 1753 de 2015, artículo 32, parágrafo 6°; y en el Decreto 2297 de 2015 y las normas consagradas en la Ley 769 de 2002, el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., Dr. Enrique Peñalosa, junto con el Secretario de Movilidad, Dr. Juan Pablo Bocarejo, expidieron los Decretos 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias Números 220 de 2017, 055 y 103 de 2018, mediante las cuales obligan a todos los vehículos de servicio público Terrestre individual de pasajeros – TAXIS -, a **cambiar el taxímetro como Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada, por una pantalla táctil con plataforma tecnológica que no es la adecuada ni autorizada, ni reconocida por la Ley como instrumento idóneo para ello**, como más adelante demostraremos, contraviniendo nuestro ordenamiento superior (faltando a la moralidad administrativa) y, colocando en un inminente riesgo la libre y leal competencia, además de colocar en inminentes y graves perjuicios económicos tanto a los propietarios de taxis, a los empresarios de taxímetros, a los conductores de taxis y de manera **relevante a los mismos usuarios.**

²³ Resolución 2163 de 2016



23
402

IV.- CONCEPTO Y FUNDAMENTOS DE LA VIOLACION

1.- NULIDAD DEL DECRETO DISTRITAL 456 DE 2017 DEL 29 DE AGOSTO DE 2017

“Por medio del cual se implementa el uso de plataformas tecnológicas para el reporte de la información del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

Por Violar flagrantemente las siguientes disposiciones normativas:

1.1.- NULIDAD POR VIOLAR EL ARTÍCULO 2 DEL DECRETO NACIONAL 2297 DE 2015, QUE A LA LETRA REZA:

“ Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.3 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte”.²⁴

Recordemos, como quedó expuesto en los numerales 9 y 10 del anterior capítulo, que el Decreto 2297 de 2015, se expide por mandato de la Ley 1753 de 2015 – Plan Nacional de Desarrollo – (Artículo 32 que modifica el artículo 132 parágrafo 6 de la Ley 1450 de 2011) que ordena al Gobierno Nacional

²⁴ Decreto 2297 de 2015



40329

reglamentar dentro de los seis meses siguiente a su expedición, la prestación del servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros, como mecanismo para afrontar la ilegalidad e informalidad que se estaba generando con plataformas que se encuentran prestando el servicio de transporte público individual al margen de la ley. Espíritu y motivación que dio a conocer públicamente el Gobierno Nacional, cuando expidió el Decreto 2297 de 2015, tal como se evidenció en algunas, de las muchas, noticias de medios de comunicación que se relacionaron en esos mismos numerales

¿Así las cosas, en qué consiste la Violación de este artículo con la expedición del Decreto Distrital Capital de Bogotá, 456 de 2017?

El artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, define claramente la clasificación del Servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal: En BASICO y de LUJO.

Respecto al Servicio Básico, estipula a la letra:

"1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo"²⁵.

Frente al servicio de lujo, determina:

"2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico"²⁶.

La definición entre el servicio básico frente al del lujo, es determinante en cuanto que éste último, tiene las siguientes características:

- a.- Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos, con plataformas que liquiden la tarifa mínima regulada.-
- b.- Que la tarifa que cobran por la prestación del servicio de lujo, **NO PUEDE SER** en ningún caso, IGUAL O INFERIOR a la del nivel básico.
- c.- Se presta el servicio en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, con características físicas mas precisas determinadas en el Decreto 2297 de 2017..

A diferencia del servicio básico, cuya prestación del servicio es la regulada por la ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, Decreto 172 de 2001, cuya liquidación de tarifa, debe realizarse a través del dispositivo idóneo para tal fin, dadas su características y seguridad frente al usuario, por ser objeto de revisión y verificación metrológica, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio; de tal forma que los términos del servicio y costos lo hacen asequible a los usuarios, tal como lo contempla el decreto 2297 de 2015.

²⁵ Artículo 2 del Decreto 2297 del 2015, Parágrafo 1, numeral 1.

²⁶ Artículo 2, Parágrafo 1, numeral 2 del Decreto 2297 de 2015.



20
AG

El Decreto Distrital 456 de 2017, contrariando ostensiblemente lo consagrado en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, en lugar de entrar a imponer la obligatoriedad de plataformas tecnológicas para el servicio de lujo, como lo consagra el referido Decreto Nacional y según lo dispuesto en la Resolución 2163 de 2016 (Suspendida provisionalmente), como medida para entrar a la legalidad el servicio de transporte público que se encuentra en la ilegalidad e informalidad (Ej. Uber, cabify, etc), , **LO IMPONE COMO OBLIGATORIO, AL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO INDIVIDUAL EN EL NIVEL BASICO, desapareciendo de tajo este nivel, al convertirlo en el de LUJO, de acuerdo a la definición antes transcrita del Decreto 2297 de 2015.**

Esta violación se evidencia claramente en el artículo 4 del Decreto Distrital 456 de 2017 y sus párrafos:

“Artículo 4°. Uso de las plataformas tecnológicas. Las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, en el Distrito Capital, deberán asegurar que todos sus vehículos vinculados utilicen, por lo menos, una plataforma tecnológica habilitada para la atención del servicio al usuario, con el fin de recolectar información de la operación y transmitirla a la Secretaría Distrital de Movilidad”

La(s) plataforma(s) deberá(n) cumplir con lo establecido por el Ministerio de Transporte en la Resolución 2163 de 2016 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y contar con una aplicación para ser instalada por los conductores y por los usuarios en sus dispositivos móviles. La descarga y uso de la aplicación, así como sus actualizaciones, no deben generar ningún costo a los usuarios, sin perjuicio que el servicio de transporte pueda ser pagado por el usuario a través de la aplicación.²⁷

En este artículo del Decreto Distrital demandado, determina como obligatorio para las empresas habilitadas para la prestación del servicio de transporte público individual **en el nivel básico UTILICEN PARA LA PRESTACION DEL SERVICIO U OPERACIÓN una plataforma tecnológica.**

Estableciendo como obligatorio y no opcional como lo determina el Decreto 2297 de 2015, de convertir el servicio público de transporte del nivel básico al de lujo, en el evento en que así lo deseen.

Contrario al Espíritu del Decreto 2297 de 2015, que era reglamentar la prestación del servicio en el nivel lujo, el Distrito a través de esta norma demandada (Decreto 456 de 2017), **LO ESTA VOLVIENDO OBLIGATORIO** para los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico, trayendo consigo no solamente una violación directa del Decreto 2297 de 2015, sino que está violando los principios rectores del Transporte consagrados en la Ley 105 de 1993, a la que nos referimos en el numeral 1 del anterior capítulo, al no mantener el servicio de transporte nivel básico, pues, todos en el evento de ejecutarse el Decreto Distrital 456 de 2017, se convertirían en prestador del servicio de transporte individual en el nivel de lujo.

Este **NUEVO REQUISITO Y OBLIGACION**, para la prestación del servicio básico en el Distrito Capital, se mantiene a lo largo de cada uno de los Artículos del Decreto demandando (Decreto Distrital 456 de 2017).



26
401

Además, tal como se lee, en el inciso transcrito del artículo 4° del Decreto demandado, las plataformas tecnológicas que pretende imponer el Gobierno Distrital, al servicio de transporte en el nivel básico para su operación, son las determinadas en la Suspendida Resolución por el Consejo de Estado 2163 de 2016 y cuya reglamentación como lo indica su artículo 1° es la de reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público en el nivel de lujo, tal como se ordenó su reglamentación en el artículo 10° del Decreto 2297 de 2015, mencionado en el anterior capítulo de la presente demanda (numerales 10 y 11).

“Artículo 1°. Objeto y principios. Esta resolución tiene por objeto reglamentar el ofrecimiento y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en la modalidad individual en el nivel de lujo definido en el Decreto 2297 de 2015, en aspectos como las características de los vehículos, la formación de los conductores y los indicadores de servicio a cargo de las empresas legalmente habilitadas”²⁸.

No obstante las disposiciones consagradas tanto en el Decreto 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016, ésta última suspendida provisionalmente, que van enfocadas a reglamentar la prestación del servicio en el nivel de lujo, como quedó plenamente demostrado en los numerales 9, 10 y 11 del anterior capítulo de la demanda, el alcalde Mayor de Bogotá y su Secretario de Movilidad, expidieron El Decreto 456 de 2017 y demás normas aquí demandadas, que transgreden de manera ostensible dichas disposiciones y pretenden aplicar todas las obligaciones que le asisten a los vehículos de lujo para SER DE IMPERIOSO CUMPLIMIENTO para los que prestan en el servicio en el NIVEL BASICO. Contrariando abiertamente la clasificación de la prestación del servicio en el nivel básico y de lujo.

1.2.- NULIDAD POR VIOLAR LOS ARTÍCULOS 2° y PARAGRAFO 3° DEL ARTICULO 6° DE LEY 769 DE 2002:

La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, determina una prohibición clara, respecto a la función reglamentaria que le asiste a los Alcaldes en materia de tránsito, que es la de NO DICTAR NORMAS DE TRANSITO de carácter permanente que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Así reza el artículo 6° de la ley 769 de 2002:

“ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:...

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003”

Por otra parte, el Código Nacional de Tránsito da a conocer definiciones que son aplicadas y ayudan en la interpretación de dicho código:

²⁸ Resolución Ministerio de Transporte No. 2163 de 2016. Suspendida por Consejo de Estado. Abril 2018



456/27

“ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada²⁹.

Con ocasión de la expedición del Decreto 456 de 2017, el Gobierno Distrital, viola la prohibición consagrada en el parágrafo 3° del Artículo 6° de la ley 769 de 2002, pretende modificar la ley 769 de 2002 al dictar a través del Decreto Demandado, normas de tránsito con carácter permanente, modificando la ley 769 de 2009, siendo de reserva legal.

Ya que, sin tener en cuenta que la liquidación de la tarifa por la prestación del servicio de transporte público terrestre individual en el nivel básico, debe realizarse a través del Taxímetro, como se consagra en el artículo 2° de la ley 769 de 2002, estableció, para ese nivel, como exigencia perentoria, además de la plataforma tecnológica, OTRA IMPOSICION CONTRARIA A LA LEY : Que todos los vehículos en el nivel básico deben tener UNA PANTALLA TACTIL, cuyas características técnicas la definirá la Secretaria de Movilidad.

Requisito de pantalla táctil que preceptúa el Decreto demandado (456 de 2017), en la siguiente forma:

“Artículo 7°. Pantalla táctil para el usuario. Todos los vehículos taxi en el nivel básico deberán tener una pantalla táctil adicional al dispositivo móvil en el vehículo que disponga de una interfaz gráfica para el usuario. Esta deberá permitirle al usuario verificar la información contenida en la tarjeta de control, establecer y confirmar el origen y el destino del servicio, conocer anticipadamente la tarifa, calificar el servicio, y presentar quejas y felicitaciones cuando este sea solicitado a través de medios tecnológicos o por medio de atención directa en las vías. Todo esto sin perjuicio de que la empresa incluya funcionalidades adicionales que mejoren la calidad del servicio prestado al usuario.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de un acto administrativo, definirá las características técnicas mínimas que deberá cumplir la pantalla táctil, y las estrategias y medidas transitorias necesarias para su implementación gradual en los vehículos del nivel básico³⁰.

Surge una gran inquietud frente a este nuevo requisito: PLATAFORMA TECNOLÓGICA y PANTALLA TACTIL, para los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico: ¿Ya se puso en el escenario científico la revisión y verificación de metrología legal a la pretendidas plataformas tecnológicas, como si se está realizando sobre los taxímetros, teniendo en cuenta que las plataformas, vendrían a ser un sistema que se está utilizando para medir o liquidar el costo de un servicio, cuya liquidación debe ser JUSTA, PRECISA Y SEGURA ?

²⁹ Ley 769 de 2002

³⁰ Decreto 456 de 2017



28
467

Recordemos que la prestación del servicio de transporte terrestre en la modalidad individual en el nivel básico, se realiza con la utilización de un taxímetro, como lo dispone el artículo 89 de la ley 769 de 2002:

“ARTÍCULO 89. TAXÍMETRO. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterada. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario”

EL TAXIMETRO ES RECONOCIDO Y DESARROLLADO POR LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE METROLOGIA LEGAL.

La Ley 1514 de 2012 (febrero 6), aprobó la “Convención para Constituir una Organización Internacional de Metrología Legal”, firmada en París, el 12 de octubre de 1955, modificada en 1968 por enmienda del Artículo XIII conforme a las disposiciones del Artículo XXXIX. Nota: Ley declarada exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-621 de 2012.

La Organización Internacional de Metrología Legal (OIML) es una organización intergubernamental a nivel mundial cuyo principal propósito es armonizar las regulaciones y controles metrológicos aplicados por los servicios metrológicos nacionales u organizaciones relacionadas de los Estados Miembro y Colombia es un Estado Miembro de la OIML.

RECOMENDACIÓN TECNICA SOBRE TAXIMETROS DE LA OIML

La Recomendación de la OIML R 21 edición 2007 (#) - fue desarrollada por el Subcomité Técnico de la OIML TC 7/SCA 4 Instrumentos de medición para tráfico terrestre. Fue aprobada para su publicación final por el Comité Internacional de Metrología Legal en 2007 se presentará a la Conferencia Internacional de Metrología Legal en 2008 para su sanción formal. Esta edición reemplaza la edición anterior de OIML R 21 (Edición 1973).³¹

Recomendación técnica de la OIML que es apropiada por Colombia, como Estado miembro de la OIML a través de la Resolución 88918 de 2007 DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO – SIC -, que más adelante enunciaremos.

Convirtiéndose entonces, **EL TAXIMETRO COMO ÚNICO** Dispositivo Técnicamente estudiado, verificado y aprobado por nuestro ordenamiento jurídico, instalado en un taxi, **para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.**

HASTA HOY, EN COLOMBIA SOLO EL TAXIMETRO, CUMPLE CON LAS CARACTERISTICAS TECNICAS PARA EL FIN PERSEGUIDO: El de REALIZAR UN COBRO JUSTO.

Ninguna Plataforma Tecnológica, ha sido publicada y sometida en el escenario científico, para poder determinar si cumple con el objetivo de

³¹ Recomendación OIML R 21 Internacional Edición 2007 (E). Taxímetros Requisitos metrológicos y técnicos, procedimientos de prueba y formato de informe de prueba. Organización Internacional de Metrología Legal. Pág.6.



29
400

Liquidar una TARIFA JUSTA, como contraprestación de un servicio de transporte público.

Mediante el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, No. 1074 DE 2015, se determinó que **La Superintendencia de Industria y Comercio es la entidad competente para instruir y expedir reglamentos técnicos metrológicos para instrumentos de medición sujetos a control metrológico.**

En dicho Decreto, vuelve a recabarse que todo aparato de medición deberán cumplir con los requisitos establecidos por la Superintendencia de Industria y Comercio y en su defecto por recomendaciones de la OIML, para cada tipo de instrumento:

*"Artículo 2.2.1.7.14.2. Directrices en relación con el control metrológico. Todos los equipos, aparatos, medios o sistemas que sirvan como instrumentos de medida o tengan como finalidad la actividad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, en la salud, en la seguridad o en la protección del medio ambiente o por razones de interés público, protección al consumidor o lealtad en las prácticas comerciales, deberán cumplir con las disposiciones y los requisitos establecidos en el presente capítulo y con los reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto expida la Superintendencia de Industria y Comercio y, en su defecto, **con las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal - OIML para cada tipo de instrumento.**"³²*

Posteriormente se expide el DECRETO 1595 DE 2015, (agosto 5). Por el cual se dictan normas relativas al Subsistema Nacional de la Calidad y se modifica el capítulo 7 y la sección 1 del capítulo 8 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto 1074 de 2015, y se dictan otras disposiciones.

En esta norma, vuelve a reiterarse que todos los equipos, aparatos o sistemas que tengan la finalidad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, **deberán cumplir con todos los reglamentos técnicos metrológicos que expida la Superintendencia de Industria y Comercio y en su defecto con las recomendaciones de la OIML.**

Es dable traer a colación la comunicación que el Ministerio de Transporte emitió el 13 de marzo de 2009, en el que establece:

"... Sin embargo vale resaltar que todos los equipos que cumplan funciones de medición deben cumplir con normas técnicas específicas y son avalados por la Superintendencia de Industria y Comercio, por lo que le recomendamos acudir a dicha entidad en lo concerniente al aspecto técnico de los aparatos."³³ Se adjunta en 1 Folio. (Anexo No.3)

TAXIMETROS ACTUALES QUE DEBEN SER REEMPLAZADOS POR TAXIMETROS ELECTRONICOS QUE CUMPLAN CON LA RECOMENDACIÓN R21 DE LA OIML Y LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO EN LA RESOLUCION 88918 DE 2017.

³² Decreto 1074 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo.

³³ Comunicado Radicado MT. 20091340102281. De fecha 13 de marzo de 2009



BO
X
409

Como habíamos expresado, La OIML, emitió la recomendación R 21 de 2007, como norma internacional para los taxímetros electrónicos, que fueron recogidos en la Resolución No.88918 del 27 de diciembre de 2017, expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio.

Reiteramos La Superintendencia de Industria y Comercio, en cumplimiento de sus funciones de máxima autoridad en metrología legal en Colombia, expidió la **Resolución 88918 del 28 de diciembre de 2017** por medio de la cual se expidió el reglamento técnico metrológico aplicable a los taxímetros. ***Taxímetros Electrónicos que deben implementarse para los taxis, a partir del 1 de julio de 2018, de manera escalonada hasta el 1 de julio de 2020.***

SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS:

Estos taxímetros por su naturaleza técnica, ofrece mayor seguridad y certeza a los USUARIOS, ya que además de no permitir ninguna manipulación por su calidad de fabricación, arroja de manera impresa el valor del servicio prestado. Impresión en la que aparece el nombre del conductor, cedula, placa de taxi y valor de la tarifa. Así lo expresa la misma SIC. :

“Superintendencia establece requisitos de calidad para taxímetros con el fin de garantizar cobros justos a los consumidores:

- ***Con el fin de evitar que los taxímetros puedan ser manipulados indebidamente y que se pueda adulterar su medición, la Superintendencia de Industria y Comercio expidió el Reglamento Técnico de Taxímetros.***
- ***A partir del 1 de julio de 2018, todos los taxímetros que se produzcan o importen al país deberán cumplir con requisitos técnicos y metrológicos para garantizar que las mediciones de tiempo y distancia que toman son precisas en todo momento. Y para ello, fabricantes e importadores deberán demostrar que cumplen la regulación de la SIC a través del certificado de conformidad respectivo.***
- ***Adicionalmente, en aquellos municipios del país donde sea obligatorio el uso de taxímetros, será necesario que este tipo de instrumentos sean instalados y reparados en talleres certificados previamente; y deberán tener revisión periódica anual para garantizar su buen funcionamiento por parte de organismos de verificación acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC.***
- ***La implementación del reglamento técnico se hará de manera gradual por parte de las Alcaldías Municipales, sin que se supere el plazo fijado por la Superindustria el cuál vence el 1 de julio de 2020.***
- ***De esta manera, se busca proteger los intereses de los usuarios del servicio público de taxi en todo el país, generando confianza en la prestación de ese servicio que transporta a cientos de miles de colombianos diariamente.***
- ***La vigilancia en la prestación del servicio de taxi continuará a cargo de las Secretarías de Movilidad de cada municipio y de la Superintendencia de Industria y Comercio dentro del marco de sus competencias”³⁴.***

¿Por qué la Administración Distrital, en lugar de exigir unos requisitos adicionales a los vehículos que prestan el servicio de transporte terrestre individual de pasajeros en el nivel básico, violando de manera directa la ley,

³⁴ Superintendencia de Industria y Comercio.



87
410

no se ha preocupado por hacer exigible el cumplimiento de la Resolución 88918 de 2017, que empezó a regir el pasado 1 de julio de 2018, implementándose de manera gradual hasta el 1 de julio de 2020, máxime que ese nuevo taxímetro electrónico, ofrece seguridad y certeza a los usuarios, al poder obtener a la finalización de la carrera, un recibo impreso con la identificación del conductor, placas del carro, valor o costo de la tarifa?

Preocupación que se agudiza cuando el Decreto 2297 de 2015 y la Resolución 2163 de 2016 (suspendida), sobre la que se funda el Decreto Distrital 456 de 2017, determinan que las tarifas de la prestación del servicio público de transporte en el nivel de lujo, no pueden ser INFERIORES NI SIQUIERA IGUALES A LA TARIFA DEL SERVICIO BÁSICO. Características analizadas en el numeral 10 del anterior capítulo.

Esencia diferencial, en costos de tarifas entre la prestación del servicio de transporte en el nivel básico frente a las de lujo, que ya no se daría, pues el Decreto 456 de 2017, a pesar que establece que la operación del servicio básico es a través únicamente de plataformas tecnológicas, **trae consigo un incremento en el costo de la prestación del servicio entre un 20 y un 35% para los usuarios, como lo veremos más adelante:**

"Artículo 11°. Costos de implementación. La tarifa que se establezca para el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital deberá incluir los costos que deba asumir el prestador del servicio por la implementación de las herramientas tecnológicas exigidas en el Distrito Capital."³⁵

Por otro lado, al establecerse mediante el Decreto Distrital No. 456 de 2017 (aquí demandado), que los vehículos que prestan el servicio público en el nivel básico tienen que operar únicamente a través de plataformas tecnológicas y con la instalación de una pantalla táctil, como si fuera servicio de lujo, ESTÁ DESNATURALIZANDO la clasificación que por mandato de la ley, artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, determina para cada uno de los niveles.

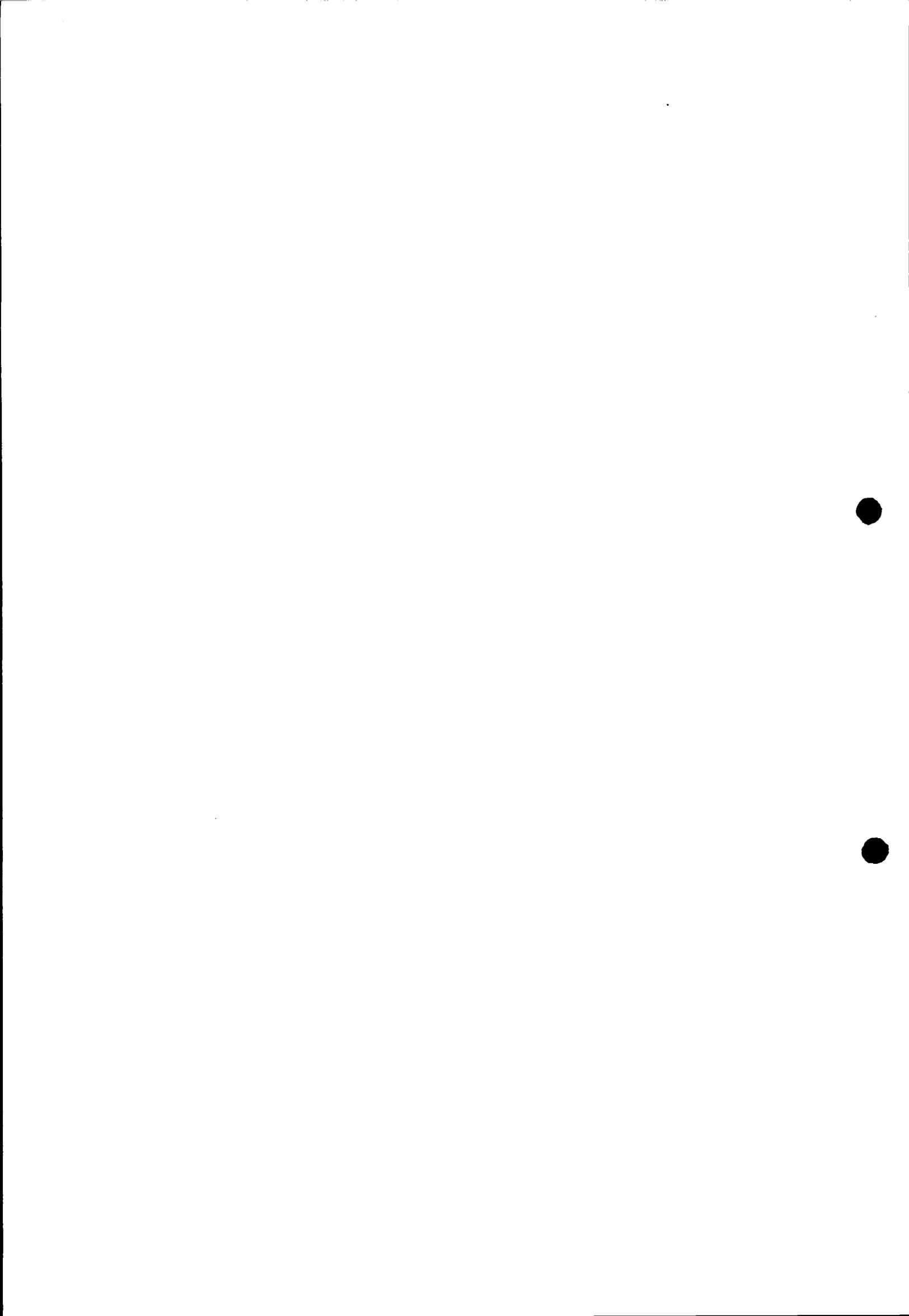
Y está creando de manera permanente, OTRA CLASIFICACION, de servicio básico, pero OPERANDO COMO OBLIGA A LOS DE LUJO, a través de una plataforma tecnológica, con una connotación adicional: TIENEN QUE TENER INSTALADA UNA PANTALLA TACTIL.

¿A Qué clase de vehículo pertenecería esa nueva categoría : no es de nivel básico, ya que opera únicamente a través de plataforma tecnológica y además con pantalla táctil, pero tampoco es del nivel de lujo, pues estos, además de operar únicamente a través de una plataforma tecnológica, deben cumplir con las siguientes características que contempla el mismo Decreto 2297, artículo 8:

"Artículo 8°. Adiciónense dos párrafos al artículo 2.2.1.3.6.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Parágrafo 1°. Los vehículos destinados a la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte en un período no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente parágrafo.



32
H

2. Contar con Sistema de Posicionamiento Global GPS.
3. Contar con los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio.
4. Contar con frenos ABS, Air Bags frontales y apoyacabezas.
5. Tener cuatro (4) puertas laterales.
6. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.
7. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
8. Tener tipo de carrocería camioneta cerrada, campero de cuatro puertas, y/o automóvil tipo sedán.
9. Poseer un motor con cilindrada igualo superior a los 1600 centímetros cúbicos o la potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.

Parágrafo 2°. El servicio podrá prestarse con vehículos del nivel básico que cumplan las condiciones establecidas en el anterior parágrafo y en la regulación que expida el Ministerio de transporte, o con un vehículo nuevo".³⁶

Pero, a pesar de lo contemplado en el Decreto 2297 de 2015, que define y determina las características del vehículo que presta el servicio en el nivel de lujo, el Decreto 456 de 2017, violando tal norma, exige esos requisitos, como lo hemos antes anotado, a los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico, lo que indicaría que debe cambiar su habilitación al servicio de lujo, dadas las características ya anotadas: i) Utilización de plataformas tecnológicas para su operación y ii) Incremento de tarifas, porque debe incluir el costo tecnológico.

El mismo decreto determina que si un vehículo que presta el servicio en el nivel básico, cumple con los anteriores requisitos, TIENE LA OPCION DE PRESTAR EL SERVICIO EN EL NIVEL LUJO, cambiando de habilitación para dicho nivel, al consagrar en el artículo 4° dicha situación:

"Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.2.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados

....

Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. del presente decreto.³⁷

³⁶ Decreto 2297 de 2015

³⁷ Ibidem.



42 33

Más sin embargo el Decreto demandado 456 de 2017, hace silencio sobre este aspecto.

Así las cosas no comprendemos a que clasificación corresponde el llamado TAXI INTELIGENTE, que ha anunciado la Administración Distrital con la implementación del Decreto 456 de 2017. ¿Será que la Administración distrital de Bogotá, pretende modificar la ley y Decreto Nacional, reglamentando una nueva disposición en la que crea el llamado TAXI INTELIGENTE?

Es decir que un vehículo de baja gama, no muy moderno, ni muy bien mantenido, y que se encuentra habilitado para prestar el servicio en el nivel básico, y que en virtud de las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 456 de 2017, cuente con una plataforma tecnológica para su operación y una pantalla táctil, YA SE CONVIERTE EN PRESTADOR DEL SERVICIO EN EL NIVEL DE LUJO, cobrando tarifas más altas, por ministerio de la norma?, o tiene que cambiar su automotor y cambiar de habilitación?. Esas inquietudes no se aclaran en toda la normatividad distrital aquí demandada. Creando confusión y zozobra en este sector económico.

De todas formas, desde todo punto de vista legal, si entrara a regir el Decreto 456 de 2017, estaría además violando la libertad de empresa, la libre y leal competencia, perjudicando al usuario al no contar con un **servicio asequible, con precios justos, precisos y verificables a través del servicio básico con taxímetro.**, principios rectores consagrados en la Ley 105 de 1993.

1.3.- Nulidad por violar el tercer inciso, numeral 2. , del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y el numeral 2 del parágrafo 1° del artículo 2° del Decreto 2297 de 2015.

- El artículo 3° de la Ley 105 de 1993, consagra:

“Artículo 3°.- Principios del transporte público.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico”.³⁸

Con la expedición del Decreto Distrital 456 de 2017, se está violando este principio rector del transporte público, **al suprimir de tajo en todo el Distrito Capital, el servicio de transporte público de pasajeros en la modalidad individual en el NIVEL BASICO – Taxi-**, para dar paso únicamente a los vehículos que prestan el servicio público de pasajeros en la modalidad individual en EL NIVEL DE LUJO.

“Artículo 3°.- Principios del transporte público.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico”.³⁹

Este carácter del transporte público, determina que siempre debe existir un servicio básico, sin perjuicio que subsistan los demás niveles en la prestación del servicio público de pasajeros LUJO, TURISTICO Y ESPECIAL, siempre

³⁸ Artículo 3, inciso 3, de la Ley 105 de 1993

³⁹ Artículo 3, inciso 3, de la Ley 105 de 1993



433 34

y cuando, como lo señala la ley NO COMPITAN DESLEALMENTE CON EL SISTEMA BASICO.

Todas las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 456 de 2017, dan lugar, conforme lo aseveramos antes, a que DESAPAREZCA DE MANERA RADICAL los vehículos que prestan el servicio público terrestre individual en el nivel BASICO- y con ello se estaría violando flagrantemente no sólo la leal y sana competencia, la libertad de empresa, sino también se estarían comprometiendo los derechos de los usuarios al verse afectados con tarifas en la prestación de servicios más altos.

Así lo contempla el Artículo 14 del referido Decreto Distrital demandado 456 de 2017:

“Artículo 14°. Divulgación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán divulgadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a las empresas habilitadas para prestar el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de este decreto. Estas a su vez deberán comunicar adecuadamente las estrategias de implementación a los propietarios de los vehículos tipo taxi, y sus conductores y capacitarlos en el uso de las plataformas tecnológicas escogidas⁴⁰.

Decreto Distrital que volvemos a ratificar, desconoce por completo el principio rector del transporte, estatuido en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que contempla la posibilidad de permitir otras modalidades de servicio público individual como el de lujo, turístico, especial, etc, **pero siempre conservando un servicio básico**, como el existente, de tal manera prime la condición de asequibilidad a los usuarios, sin olvidar naturalmente las condiciones de comodidad, calidad y seguridad.

Al determinar el Decreto 456 de 2017, que todos los vehículos que prestan el servicio de transporte público en el nivel básico, deben operar únicamente a través de plataformas tecnológicas, además de tener instalada una pantalla táctil, por obvias razones, desaparece el servicio de transporte de pasajeros individual en el nivel básico, **por ser esta la característica del vehículo que presta el servicio en el nivel de lujo, adicional a que sus tarifas son superiores.**

- El incremento de tarifa en la prestación del servicio en el nivel básico, al prestarlo a través de plataformas tecnológicas y con pantallas táctiles, como lo obliga el Decreto 456 de 2017, lo establece el mismo Decreto y lo fundamenta en la Resolución 2163 de 2016 (suspendida provisionalmente), en los siguientes términos:

“Artículo 11°. Costos de implementación. La tarifa que se establezca para el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital deberá incluir los costos que deba asumir el prestador del servicio por la implementación de las herramientas tecnológicas exigidas en el Distrito Capital.

Parágrafo. En todo caso, se dará cumplimiento a lo establecido por el Ministerio de Transporte en el artículo 16 de la Resolución 2163 de 2016 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, en todo lo referente al cobro al usuario de sumas



414
35

adicionales a la tarifa informada en el momento en que fue solicitado el servicio⁴¹.

El artículo 16 de la Resolución 2163 de 2016 (Suspendida Provisionalmente que reglamenta el Decreto 2297 de 2015), sobre la que se fundamenta el Decreto 456 de 2017, determina que la tarifa para el servicio en el nivel de lujo, serán fijadas por autoridad local de conformidad con el numeral 2 del parágrafo 1° del artículo 2° del Decreto 2297 de 2015.

Recordemos lo que contempla el numeral 2 del parágrafo 1° del artículo 2° del Decreto 2297 de 2015:

"2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. **Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.**⁴²

Así las cosas, las tarifas que el Distrito pretende implementar para la prestación del servicio público de transporte terrestre en la modalidad individual en EL NIVEL BASICO, son las que se deben aplicar al servicio en EL NIVEL DE LUJO, teniendo en cuenta lo consagrado en el referido artículo 11 del Decreto Distrital 456 de 2017, violando de esta forma, abiertamente la disposición del numeral 2 del parágrafo 1° del Artículo 2° del Decreto 2297 de 2015:

"Artículo 11°. Costos de implementación. La tarifa que se establezca para el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital deberá incluir los costos que deba asumir el prestador del servicio por la implementación de las herramientas tecnológicas exigidas en el Distrito Capital⁴³

Como consecuencia de lo expuesto, LA EXISTENCIA DEL SERVICIO EN EL NIVEL BASICO, desaparecería con la implementación del Decreto Distrital 456 de 2017, aquí demandado, y con ello, la oportunidad para que los usuarios puedan contar con un servicio que sea accesible y asequible, por sus más bajos costos de tarifa que ofrece un Servicio en el nivel lujo.

"Artículo 3°.- Principios del transporte público. **Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios.** Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico⁴⁴

Pero, además de violar este mandato legal que contempla el inciso tercero, numeral 2 del Artículo 3, de la ley 105 de 1993, está dando lugar a que se genere una competencia desleal:

⁴¹ Decreto 456 de 2017, artículo 11.

⁴² Decreto 2297 de 2015, artículo 2.

⁴³ Decreto 456 de 2017, artículo 11.

⁴⁴ Ley 105 de 1993



415
26

AMENAZA AL DERECHO DE LA LIBRE Y LEAL COMPETENCIA

Parte de esta amenaza, es la consistente en la posible migración masiva de los usuarios a la utilización del servicio de transporte terrestre individual a través de plataformas tecnológicas que se encuentran al margen de la ley, como alternativa frente a un costoso servicio en taxi básico, en aplicación de la liquidación de la tarifa de conformidad con lo reglamentado por el Distrito Capital.

En el comunicado de la Superintendencia de Industria, dirigido a la Presidencia de la Republica, Secretaria Jurídica, en solicitud de concepto de abogacía de la Competencia, sobre el proyecto de Acuerdo no. 2297 de 2015, al que nos hemos referido, en la parte de las conclusiones, deja entrever, que en últimas se vería afectada la libre y leal competencia, de acuerdo a la siguiente transcripción, que se acompaña en 17 Folios (Anexo No. 4):

“3.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

De acuerdo con las consideraciones presentadas anteriormente, la Superintendencia de Industria y comercio concluye:

- ✓ *Que el proyecto de decreto sometido a consideración persigue una finalidad pro competitiva, como lo es la de crear un nuevo producto que satisfaga el interés de los consumidores de contar con un servicio de transporte terrestre individual de lujo y que haga uso de las tecnologías de la información.*
- ✓ *Sin embargo existen preocupaciones específicas con relación con algunas disposiciones del proyecto de decreto, las cuales podrían tener como efecto una restricción de la oferta y de la demanda tanto en los servicios de lujo como básicos, así como la creación de posibles barreras de entrada al servicio de lujo.*
- ✓ *Lo anterior acentuaría las fallas del mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto del decreto, teniendo como un posible efecto que se genere incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha.*
- ✓ *La imposición de limitaciones a la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas directamente al usuario, podría inhibir el desarrollo de innovaciones disruptivas que resuelvan eficientemente las fallas del mercado sin requerir la intervención del estado en la economía.”⁴⁵*

Nota: La negrilla y subrayado es fuera del texto.

Estas recomendaciones se dieron a conocer por la SIC a la Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República, en las que claramente deja una preocupación que es la que se mantiene respecto al Decreto Distrital 456 de 2017:

- ✓ *“...Lo anterior acentuaría las fallas del mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto del decreto, teniendo como un posible efecto que se genere incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha.”⁴⁶*

⁴⁵ Concepto de Abogacía de la Competencia, de la SIC. Radicado 15-280358-1-0, de fecha 26 de noviembre de 2015.

⁴⁶ Concepto de Abogacía de la Competencia, de la SIC. Radicado 15-280358-1-0, de fecha 26 de noviembre de 2015.



Toda vez, como lo hemos abordado, los altos costos de las tarifas por el servicio de transporte terrestre público individual – taxis – nivel básico (aunque ya deja de ser básico), dan lugar a que los usuarios al ver afectado considerablemente su bolsillo, opten por una oferta de servicio de transporte más económico, aunque sea informal.

2.- NULIDAD DEL DECRETO 568 DE 2017

"Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones"

Por Violar flagrantemente las siguientes disposiciones normativas:

2.1.- **NULIDAD POR VIOLAR EL ARTÍCULO 2 DEL DECRETO NACIONAL 2297 DE 2015, QUE A LA LETRA REZA:**

" Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.3 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igualo inferior a la del nivel básico.

Parágrafo 2°. Los vehículos utilizados para la prestación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico y de lujo, deberán cumplir las especificaciones y características establecidas en el presente decreto y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte".⁴⁷

Me permito reiterar lo manifestado en esta violación al artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, a que hicimos referencia en el numeral 1.1.:



44738

“Recordemos, como quedó expuesto en los numerales 9 y 10 del anterior capítulo, que el Decreto 2297 de 2015, se expide por mandato de la Ley 1753 de 2015 – Plan Nacional de Desarrollo – (Artículo 32 que modifica el artículo 132 parágrafo 6 de la Ley 1450 de 2011) que ordena al Gobierno Nacional reglamentar dentro de los seis meses siguiente a su expedición, la prestación del servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros, como mecanismo para afrontar la ilegalidad e informalidad que se estaba generando con plataformas que se encuentran prestando el servicio de transporte público individual al margen de la ley. Espíritu y motivación que dio a conocer públicamente el Gobierno Nacional, cuando expidió el Decreto 2297 de 2015, tal como se evidenció en las muchas noticias de medios de comunicación, que se generaron para la época, y de las que algunas se relacionaron en esos mismos numerales

El Decreto 568 de 2017, viola el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, al convertir la característica propia del servicio de lujo, como requisito imperativo y perentorio para los vehículos que prestan el servicio de transporte público en el nivel básico:

*“Artículo 1º.- Cobro mediante **plataforma tecnológica**. Adóptese para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico el sistema de cobro mediante **plataforma tecnológica, la que hará las veces de taxímetro de conformidad con lo establecido en la Resolución 2163 de 2016 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.**”⁴⁸*

Nótese que el Decreto 568 de 2017, aquí demandado, es complementario del Decreto 456 de 2017, antes analizado, ya que mientras este último determina que los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre en la modalidad individual en el nivel básico deben contar con una plataforma tecnológica para su operación, junto con la instalación de una pantalla táctil, por otra parte, el Decreto 568 de 2017, determina que la liquidación y cobro de la tarifa o costo de la prestación del servicio de transporte, lo hará la plataforma tecnológica, LA QUE HARÁ LAS VECES DE TAXIMETRO, de conformidad con la Resolución 2163 de 2016. Resolución Suspendida Provisionalmente por la Sección Primera del Consejo de Estado, el pasado 30 de abril de 2018.

Esta característica que se le impone a una plataforma tecnológica homologándola a un TAXIMETRO, de conformidad con lo dispuesto en la suspendida provisionalmente Resolución del Ministerio de Transporte 2163 de 2016, genera la confusión que ha dado lugar a que los conceptos emitidos por autoridades que tienen que ver con su función de revisión y verificación de todo dispositivo que se utilice para pesar, medir o liquidar un costo en transacción comercial, debe ser sometida al estudio técnico y científico por parte de las autoridades responsables como son, por un lado, la Superintendencia de Industria y Comercio y, por otro lado el Instituto Nacional de Metrología, ya que las factores que dan lugar a liquidar la tarifa, es de distancia y de tiempo.

De todas formas este Decreto 568 de 2017 en el artículo 1º, viola el decreto 2297 de 2015, en su artículo 2, al desconocer la clasificación de los vehículos en los niveles básico y de lujo y trasladar las características propias del servicio de lujo al servicio básico.

⁴⁸ Decreto Distrital 568 de 2017.



87
410

2.2.- NULIDAD POR VIOLAR EL PARAGRAFO 3° DEL ARTÍCULO 6° DE LEY 769 DE 2002, ARTICULO 2 , 4 Y 8 DEL DECRETO 2297 DE 2015:

La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, determina una prohibición clara, respecto a la función reglamentaria que le asiste a los Alcaldes en materia de tránsito, que es la de NO DICTAR NORMAS DE TRANSITO de carácter permanente que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.

Así reza el artículo 6° de la ley 769 de 2002:

“ARTÍCULO 6°. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:...

PARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003”

Está violando el Decreto 568 de 2017, de manera abierta la prohibición que le asiste al Alcalde del Distrito dictar normas de carácter permanente que implica necesariamente modificaciones al código de tránsito t demás normas que lo regulan :

En el artículo 16 del Decreto 568 de 2017, se está creando otro nivel de servicio de transporte terrestre individual de pasajeros, diferentes a los consagrados en el Decreto 2297 de 2015: Básico y de Lujo; al determinar características especiales para esta nueva modalidad de servicio, que pretende dar a entender que no corresponde al del servicio de lujo, sino a otro, supuestamente dependiendo de un factor de calidad:

“Artículo 16°.- Características de los equipos. Para acceder a la tarifa con factor de Calidad, los vehículos deberán cumplir, como mínimo con las siguientes características:

1. Ser de color amarillo.
2. Tener una franja en cada costado y una franja en la parte superior. Las condiciones y características de dichas franjas, serán reguladas en acto administrativo que deberá expedir la Secretaría dentro de los tres meses siguientes a la publicación del presente Decreto.
3. Contar con frenos ABS, air bags frontales y apoyacabezas.
4. Tener cuatro (4) puertas laterales.
5. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a cuatrocientos cincuenta milímetros (450mm) de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de setecientos cincuenta milímetros (750mm).
6. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a cero punto cuatro metros cúbicos (0.40m3).

7. El vehículo no debe tener más de tres (3) años desde la fecha de expedición de la tarjeta de operación.”⁴⁹

Pero, qué pasará con los vehículos que superan los tres años de vetustez? Cómo se les puede llamar? Ya no serán de lujo?, aunque tengan que cumplir requisitos como si lo fueran, y más allá de lo dispuesto en el Decreto 2297



419
40

de 2015, toda vez que además de la plataforma tecnológica para operar, deben contar con UNA PANTALLA TACTIL?

Igualmente el artículo 17 del Decreto 568 de 2018, viola abiertamente el artículo 6° de la Ley 769 de 2002, al establecer nuevos requisitos de manera permanente, a los establecidos en el Código Nacional de Tránsito, al establecer lo siguiente:

“Artículo 17°. - Distintivos de los equipos. Para acceder a la tarifa con el factor de calidad los vehículos deberán tener los siguientes distintivos:

1. Tener una franja lateral, frontal y posterior. Las condiciones y características de dichas franjas, serán reguladas en el acto administrativo que deberá expedir la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de los tres meses siguientes a la publicación del presente Decreto.

2. El conductor tendrá el uniforme que la empresa a la que esté vinculado el vehículo determine en cuanto a su diseño, logos, color, etc., los cuales deberán ser relacionados de manera detallada ante la Secretaría Distrital de Movilidad en la modificación de la habilitación de la que trata el artículo 19 del presente Decreto”.⁵⁰

Es totalmente violatorio este decreto frente a las disposiciones contenidas en el Decreto 2297 de 2015, ya que este Decreto, determina las características de los vehículos que presta el servicio en el nivel de lujo, diferentes a las características que establece el artículo 16 y 17 del Decreto 568 de 2017, ya enunciados.

Es necesario traer a colación, las características de los vehículos que prestan el servicio de transporte público en la modalidad individual en el nivel de Lujo, que es al que corresponde la clase de vehículo que determina los Decretos Distritales 456 de 2017 y 568 de 2017, aquí demandados, son las siguientes, de conformidad con el Decreto 2297 de 2015:

“Artículo 8°. Adiciónense dos párrafos al artículo 2.2.1.3.6.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Parágrafo 1°. Los vehículos destinados a la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte en un período no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente párrafo.
2. Contar con Sistema de Posicionamiento Global GPS.
3. Contar con los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio.
4. Contar con frenos ABS, Air Bags frontales y apoyacabezas.
5. Tener cuatro (4) puertas laterales.
6. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros.
7. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos.
8. Tener tipo de carrocería camioneta cerrada, campero de cuatro puertas, y/o automóvil tipo sedán.

⁵⁰ Ibidem.

420
41

9. Poseer un motor con cilindrada igualo superior a los 1600 centímetros cúbicos o la potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular⁵¹

Cuando se analizaba el Decreto Distrital 456 de 2017, violatorio del Decreto Nacional 2297 de 2015 en las disposiciones antes estudiadas, manifestábamos que ese Decreto había guardado silencio, respecto a que, si bajo la luz de lo reglamentado en dicho Decreto, los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico, al tener que cumplir con lo que obligatoriamente le corresponde al del nivel de lujo (operar únicamente a través de plataformas tecnológicas), tendría que modificar su habilitación del servicio nivel básico, y pasar al servicio nivel de lujo, CON EL DECRETO 568 de 2017, SE DESPEJA LA DUDA, pero con estas nuevas disposiciones no solo viola la clasificación establecida en los artículos 2 y 8 del Decreto 2297 de 2015, como ya lo indicamos, sino que al crear otro nivel de servicio desconoce la prohibición o limitación que tiene un alcalde de modificar la ley (artículo 6° de la ley 769 de 2002), al rebasar su facultad reglamentaria; también viola el artículo 4 del Decreto 2297 de 2015, que establece a la letra:

“Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.2.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 2.2.1.3.2.1. Habilitación. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, **deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo.** La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

...
Parágrafo 2°. Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas en el servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se consideran autorizadas para prestar el servicio básico. Podrán prestar el servicio en el nivel de lujo mediante la modificación de su habilitación, presentando la respectiva solicitud ante la autoridad de transporte competente, la cual deberá cumplir con las condiciones fijadas en el artículo 2.2.1.3.2.9. Del presente decreto...⁵².

Generando una contradicción y violatoria abierta a las disposiciones antes relacionadas, al establecer en el Artículo 19 del Decreto 568 de 2017, la modificación de la habilitación para acceder a la tarifa del factor de calidad, con fundamento en el Decreto 1079 de 2015, profundizando con dicha disposición, el yerro jurídico, teniendo en cuenta que el artículo **2.2.1.3.2.3. Del Decreto 1079 de 2015**, hace parte de la **Sección 2** denominada **“Habilitación”**, respecto a los vehículos que prestan el servicio de transporte público terrestre en la modalidad individual en los NIVELES BASICO y de LUJO, pero no menciona de ninguna manera OTRA CLASE DE HABILITACION diferente a esas dos clasificaciones.

Recordemos que respecto a la habilitación de los vehículos que prestan el servicio de LUJO, fue objeto de modificación y adición a través del Decreto 2297 de 2015, ya analizado.

Violación del Artículo 19 del Decreto Distrital del Decreto Distrital 568 de 2017, a la que hemos hecho referencia, al determinar lo siguiente:

⁵¹ Decreto Nacional No. 2297 de 2015.

⁵² Artículo 4 *Ibidem*.



42
421

“Artículo 19°. - Modificación habilitación. Para acceder a la tarifa con el factor de calidad, las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, con habilitación vigente para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi, deberán solicitar y obtener la modificación de la habilitación para operar, específicamente en lo que tiene que ver con actualizar y aportar los requisitos previstos en los numerales 5, 6 y 7 del artículo 2.2.1.3.2.3. del Decreto 1079 de 2015”⁵³.

Conforme lo antes expresado el artículo 2.2.1.3.2.3. Del Decreto 1079 de 2015, hace parte de la Sección 2 “Habilitación” de dicho Decreto y **específicamente el mencionado artículo hace referencia a los requisitos que deben cumplir LAS PERSONAS JURIDICAS**, para obtener la habilitación para la prestación del Servicio público de Transporte Terrestre Automotor individual de Pasajeros en Vehículos Taxis, como así reza a la letra:

“Artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos para personas jurídicas. Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.3.1. del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un Área Metropolitana, podrán disponer de una sede para la atención de sus vehículos vinculados, enviando esta información a la Autoridad de transporte competente.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos para la vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

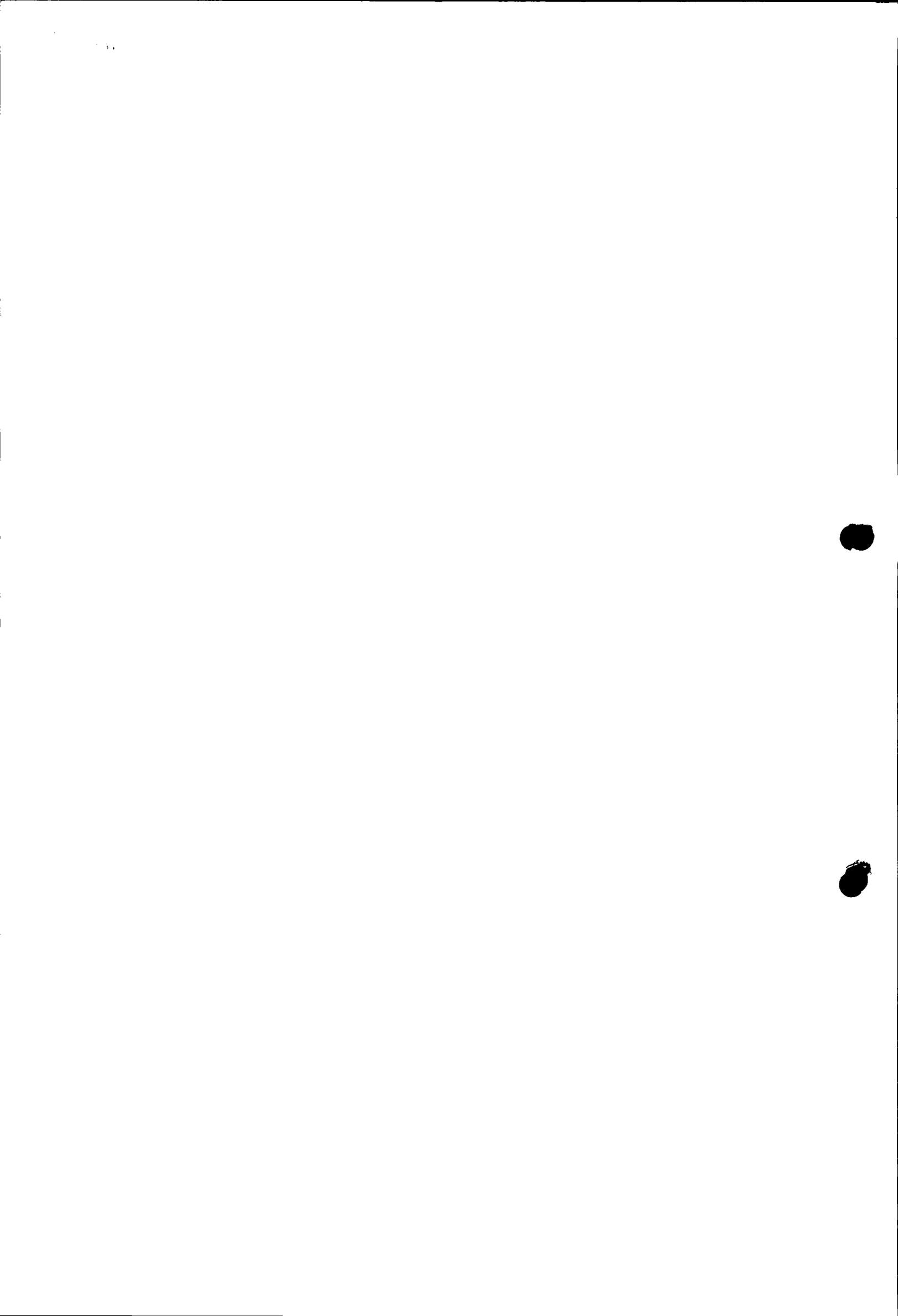
7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

9. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por Ley se encuentra obligada a cumplirla.

11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE, debidamente ratificado por la ley de acuerdo con los siguientes montos.



43
22

* Nivel 1. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 200 SMMLV.

* Nivel 2. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 1.000.000 y 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 150 SMMLV.

* Nivel 3. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 501.000 y 1.000.000 de habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 125 SMMLV.

* Nivel 4. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 201.000 y 500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 100 SMMLV.

* Nivel 5. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 101.000 y 200.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 75 SMMLV.

* Nivel 6. En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0.25 SMMLV por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 50 SMMLV.

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y las demás normas concordantes vigentes.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos vinculados con que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

Las empresas existentes o que se constituyan en municipios que hagan parte de un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.

12. Copia de las Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capitulo.

13. Comprobante de la consignación a favor de la Autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 9, 10 y 11 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de declaraciones de renta y estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios durante los mismos años.

Parágrafo 2. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 12, dentro de un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario, será revocada.⁵⁴



4423

Así las cosas, no es comprensible las razones que tiene la Administración Distrital, para desbordar su facultad reglamentaria y crear UNA NUEVA CLASIFICACION de vehículos dándole el calificativo de FACTOR DE CALIDAD, con características diferentes a las consagradas en la ley, más sin embargo exigiendo una modalidad de habilitación consagrada en el Decreto 1079 de 2015, que hace referencia a las personas jurídicas y limitándolas sólo al cumplimiento de tres numerales 5,6 y 7 del artículo 2.2.1.3.2.3. Del Decreto 1079 de 2015. No comprendemos esa incongruencia y ambigüedad legal, sobre la que soporta esta nueva clasificación de vehículos, características y requisitos de habilitación, además de violar abiertamente las disposiciones que para efectos de clasificación de vehículos nivel básico y de lujo, establece el decreto 2297 de 2015 y ley 1079 de 2015, como ya lo hemos anotado.

VIOLACION A LA LIBERTAD DE EMPRESA Y A LA LIBRE Y SANA COMPETENCIA:

El artículo 8 del Decreto 2297 de 2015, en el párrafo 4º, hace mención al amparo que hace la normativa a la libre y sana competencia de otorgar a las personas naturales y jurídicas, la facultad de optar por habilitarse para la prestación del servicio en el nivel básico y en el nivel de lujo, únicas dos clasificaciones que contempla ley:

"Artículo 8º. Adiciónense dos párrafos al artículo 2.2.1.3.6.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"Parágrafo 1º. Los vehículos destinados a la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán cumplir las siguientes condiciones: Además de violar el Decreto 568 de 2017, reglamentario del Decreto 456 de 2017, el párrafo 4 del artículo 8 del Decreto 2297 de 2015, al establecer requisitos que impiden la libertad de los propietarios de optar por las diferentes alternativas en cuanto a la vinculación.

Parágrafo 4º. De conformidad con lo previsto en las normas sobre prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal, en particular lo previsto en el artículo 1º de la Ley 155 de 1959 y en la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación".⁵⁵

Con ocasión de la expedición de los Decretos Distritales 456 de 2018 y Distrital 568 de 2017 e imponer la obligación de operar a través únicamente de plataformas tecnológicas y de instalar pantallas táctiles, lo que le convierte en vehículos de lujo, acabando de tajo con los del nivel básico, que es un servicio de mayor asequibilidad para los usuarios, por la diferencia de tarifas entre ambos niveles, y complementado ese Decreto 456 de 2017, determina una habilitación diferente con un supuesto factor de Calidad, RESTRINGIENDO DE MANERA RADICAL la libertad de empresa, la libre y sana competencia, como lo establece el párrafo 4 del artículo 8 del Decreto 2297 de 2015.

3.- NULIDAD PARCIAL DE LA RESOLUCION 220 DE 2017. -(Noviembre 27) Suspendida por el art. 1, Resolución Sec. Movilidad 123 de 2018. Por medio de la cual se reglamentan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017

424 48

y 568 de 2017, y se establecen las condiciones para el reporte y publicación de la información de la operación del transporte público individual.⁵⁶

Esta Resolución, expedida por el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá, como su título lo indica, su objetivo es la Reglamentación de los Decretos Distritales Números 630 de 2016, **456 y 568 de 2017**, de tal manera que los artículos a que hacen referencia a la reglamentación que pretende realizar a los Decretos Distritales aquí demandados (456 y 568 de 2017), **son violatorios de las mismas normas antes analizadas, de tal manera que deben ser declarados nulos los artículos 1 y, del 4 al 30 de la Resolución No. 220 de 2017.**

Los demás artículos de la Resolución 220 de 2017, es decir los artículos 2 y 3, hacen referencia a lo ya reglamentado y establecido en el Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", en cuya compilación normativa del Sector Transporte, recogió lo estatuido en el Decreto 1047 de 2014, cuyo tema hace referencia a lo consagrado en los artículos 2 y 3 de la Resolución aquí demandada, Número 220 de 2017. Por ello, quedarían incólumes los mencionados artículos.

- 4.- **DEBE SER DECLARADA NULA LA RESOLUCION EXPEDIDA POR EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD, JUAN PABLO BOCAREJO NUMERO 103 DE 2018, MODIFICATORIA DE LA RESOLUCION 220 DE 2017, ESTA ULTIMA EN REGLAMENTACION DE LOS DECRETOS DISTRITALES 456 Y 568 DE 2017, POR SER VIOLATORIA DE LAS MISMAS NORMAS QUE VIOLAN LOS DECRETOS DISTRITALES 456 Y 568 DE 2017.**

La Resolución expedida por el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá Número 103 de 2018, que tenía como objeto modificar la Resolución No. 220 de 2017 y ésta a su vez pretende reglamentar los Decretos aquí demandados Números 456 de 2017 y 568 de 2017, corre con la misma suerte de lo principal "**Accesorium sequitur principale**", principio de derecho que ha sido enunciado en diferentes sentencias, como en las siguientes: T-38645/08 de la Corte Suprema de Justicia. T- 225/10 de la Corte Constitucional. T- 367/93 de la Corte Constitucional; son abiertamente violatorias de las normas superiores que violan los mencionados Decretos Distritales (456 y 568 de 2017), y que han sido suficientemente ilustradas la violación en las que incurrían.

Veamos el título de la Resolución No. 103 de 2018 y primer considerando, para evidenciar lo pretendido a través de esta Resolución, aquí demandada:

"RESOLUCIÓN 103 DE 2018 (Mayo 25).-

NOTA: Ver Expediente 11001-03-24-000-2016-00481-00 Consejo de Estado.

Por medio de la cual se modifica la resolución 220 de 2017

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD

CONSIDERANDO:

Que el artículo 5º del Decreto Distrital 456 de 2017 establece que: ?Todas las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Terrestre Automotor

⁵⁶ <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=76348>



405
46

Individual de Pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, en el Distrito Capital, deberán poner a disposición de sus conductores por lo menos una plataforma tecnológica para la prestación del servicio y la recolección de información de la operación.⁵⁷

COTEJO DE LA VIOLACION DE LOS DECRETOS DISTRIALES ACUSADOS CON LAS NORMAS INVOCADAS COMO FUNDAMENTO DE LA NULIDAD

LEY 105 DE 1993	DECRETO 456 DE 2017 y 568 DE 2017 Y RESOLUCIONES REGLAMENTARIAS (220 DE 2017 Y 103 DE 2018)
<p>Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <p>2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:</p> <p><u>Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios.</u> Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turístico y especial, que no compitan deslealmente con el sistema básico.</p>	<p>Con la expedición de los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017, desaparecerá el servicio de transporte terrestre en la modalidad individual en el nivel BASICO. Ya que en virtud de esas disposiciones distritales, asumen la característica propia del servicio en el nivel lujo, al operar únicamente a través de plataformas tecnológicas, cuyas tarifas no pueden ser inferiores ni siquiera iguales a las del servicio básico.</p>
LEY 769 DE 2002. CODIGO NACIONAL DEL TRANSITO	
<p>ARTÍCULO 6º. Organismos de tránsito. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>ARÁGRAFO 3o. Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-568 de 2003</p>	<p>Con la expedición de los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017 y sus Resoluciones Reglamentarias, están violando esta reserva legal, al establecer de manera permanente requisitos de tránsito que modifican la ley, como PLATAFORMAS TECNOLOGICAS PARA EL SERVICIO BASICO Y LA INSTALACION DE PANTALLA TACTIL.</p>

⁵⁷ Resolución No. 103 de 2018.- <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=78250#7>



47
26

DECRETO 2297 DE 2015	DECRETO 456 DE 2017	DECRETO 568 de 2017
<p>Artículo 2. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.3 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de transporte terrestre automotor Individual de Pasajeros en los niveles básicos y de lujo.</p> <p>Parágrafo 1°. El servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, en el radio de acción Metropolitano, Distrital o Municipal, se clasifica en:</p> <p>1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.</p> <p>2. Lujo. Es aquel que ofrece a los usuarios condiciones de comodidad, accesibilidad y operación superiores al nivel básico. Se caracteriza por ofrecer sus servicios utilizando únicamente medios tecnológicos con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios. El pago solo se realiza por medios electrónicos y el servicio únicamente se presta en vehículos clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada. Este servicio contará con tarifa mínima regulada, que en ningún caso será igual o inferior a la del nivel básico.</p>	<p>En virtud de las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017, únicamente se prestará el servicio de transporte terrestre individual EN EL NIVEL DE LUJO, al exigir al servicio básico operar únicamente a través de plataformas tecnológicas y con una pantalla táctil. Además de establecer que la tarifa debe incorporar el costo de la implementación tecnológica. Acabando de esta manera con el servicio básico.</p> <p><i>Decreto 456 de 2017: Artículo 5°. Disponibilidad de plataformas tecnológicas. Todas las empresas habilitadas para prestar el servicio de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, en el Distrito Capital, deberán poner a disposición de sus conductores por lo menos una plataforma tecnológica para la prestación del servicio y la recolección de información de la operación.</i></p> <p><i>Artículo 7°. Pantalla táctil para el usuario. Todos los vehículos taxi en el nivel básico deberán tener una pantalla táctil adicional al dispositivo móvil en el vehículo que disponga de una interfaz gráfica para el usuario.</i></p>	<p><i>Decreto 568 de 2017 Artículo 1°. - Mecanismo de cobro. Adóptese para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico el sistema de cobro mediante plataforma tecnológica implementada por el Decreto Distrital 456 de 2017, que hará las veces de taxímetro de conformidad con lo establecido en la Resolución 2163 de 2016 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.</i></p>



427
48

<p align="center">DECRETO 2297 DE 2015.</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.3.2.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 2.2.1.3.2.1. <u>Habilitación.</u> Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados. La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada y en el o los niveles de servicio que le sean autorizados. <u>Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.</u></p>	<p align="center">DECRETO 456 DE 2017.</p> <p>Este Decreto guarda silencio sobre la modificación de habilitación que le correspondería a los vehículos que prestan el servicio en el nivel básico, para convertirse en vehículos que prestarían el servicio en el nivel de lujo.</p> <p>Silencio que fue modificado al expedir el decreto 568 de 2017 y determina que no es de lujo, pero si con un factor de calidad y abrogándose un derecho que solo es de reserva legal, crea una nueva clasificación en la prestación del servicio de transporte individual, adicional al de básico y lujo, creando un tercero con factor de calidad y otra forma de habilitación</p>	<p align="center">DECRETO 568 DE 2017</p> <p>Sin tener en cuenta lo consagrado en el Decreto 2297 de 2015, respecto a la habilitación del servicio en el nivel de lujo, mediante Decreto 568 de 2017, se establece otra forma de habilitación y ya no denomina como taxi inteligente sino con factor de calidad. <i>Artículo 19°. - Modificación habilitación. Para acceder a la tarifa con el factor de calidad. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas. Con habilitación vigente para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi. deberán solicitar y obtener la modificación de la habilitación para operar, específicamente en lo que tiene que ver con actualizar y aportar los requisitos previstos para personas naturales en los numerales 4, 6 y 8 del artículo 2.2.1.3.2.4 y para personas jurídicas en los numerales los numerales 5, 6 y 7 del artículo 2.2.1.3.2.3. del Decreto Nacional 1079 de 2015.</i></p>
<p align="center">DECRETO 2297 DE 2015</p> <p>Artículo 8°. Adiciónense dos párrafos al artículo 2.2.1.3.6.1 del Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así: ?Párrafo 1°. Los vehículos destinados a la prestación del servicio en el nivel de lujo deberán cumplir las siguientes condiciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ser de color negro con una franja lateral cuyas características serán definidas por el Ministerio de Transporte en un período no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente párrafo. 2. Contar con Sistema de Posicionamiento Global GPS. 3. Contar con los elementos requeridos para la interacción en línea en tiempo real con la plataforma tecnológica necesaria para la prestación del servicio. 4. Contar con frenos ABS, Air Bags frontales y apoyacabezas. 5. Tener cuatro (4) puertas laterales. 6. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a 450 milímetros de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de 750 milímetros. 7. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a 0.40 metros cúbicos. 8. Tener tipo de carrocería camioneta cerrada, campero de cuatro puertas, y/o automóvil tipo 	<p align="center">DECRETO 456 DE 2017</p> <p>Este Decreto guarda silencio. Ya que al determinar que la operación de vehículos que prestan el servicio básico, deben hacerlo únicamente a través de plataformas tecnológicas, adicionando que deben contar con pantalla táctil, está determinando tácitamente que corresponde es a los vehículos que prestan el servicio en el nivel de lujo. Pero no dice nada al respecto.</p> <p>Con la expedición del decreto 568 de 2017, violando el artículo 6 de la ley 769 de 2002, crea una tercera clase de servicio de transporte individual, el de calidad, con unas características diferentes a las consagradas en el decreto 2297 de 2015.</p> <p>Con la expedición de los Decretos 456 y 568 de 2017, están violando la libertad que tienen los propietarios de taxis, en optar en prestar el servicio de transporte terrestre en el nivel básico o en el nivel de lujo, como así lo consagra la ley.</p>	<p align="center">DECRETO 568 DE 2017</p> <p>Artículo 16°. - Características de los equipos. Para acceder a la tarifa con factor de calidad, los vehículos deberán cumplir, como mínimo con las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ser de color amarillo. 2. Contar con frenos ABS, air bags frontales y apoyacabezas. 3. Tener cuatro (4) puertas laterales. 4. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas. incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a cuatrocientos cincuenta milímetros (450 mm) de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de setecientos cincuenta milímetros (750 mm). 5. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a cero comas cuatro metros cúbicos (0,40 m3). 6. El vehículo no debe tener más de tres (3) años desde la fecha de expedición de la licencia de tránsito.



49
CPC

<p>sedán.</p> <p>9. Poseer un motor con cilindrada igualo superior a los 1600 centímetros cúbicos o la potencia debe asegurar una relación mayor a un (1) HP SAE neto a nivel del mar, por cada veinticinco (25) kilogramos de peso bruto vehicular.</p> <p>Parágrafo 4°. De conformidad con lo previsto en las normas sobre prácticas comerciales restrictivas y competencia desleal, en particular lo previsto en el artículo 1° de la Ley 155 de 1959 y en la Ley 1340 de 2009, no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte debidamente habilitadas, a esquemas o requisitos que impidan o restrinjan la libertad de los propietarios de optar por diferentes alternativas en cuanto a la vinculación”.</p>		
---	--	--

V. PETICIÓN

Con fundamento en los argumentos anteriormente expuestos, respetuosamente solicito al Honorable Juez Administrativo declarar:

- 1.- La nulidad del Decreto 456 de 2017 proferido por el Señor Alcalde Mayor de Bogotá y el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 2.- La nulidad del Decreto 568 de 2017 proferido por el Señor Alcalde Mayor de Bogotá y el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 3.- La nulidad parcial artículos 1, artículo 4° al 30° de la Resolución No. 220 de 2017 proferida por el Señor Secretario de Movilidad de Bogotá.
- 4.- La nulidad de la Resolución No. 103 de 2018 proferida por el Señor Secretario de Movilidad de Bogotá.

VI. SOLICITUD DE SUSPENSIÓN PROVISIONAL. MEDIDA CAUTELAR.

En virtud de los artículos 229 y 230 de la Ley 1437 de 2011, en relación con la medida cautelar consistente en la suspensión provisional de los efectos de un acto administrativo, se señala que ésta puede ser solicitada en la demanda o en cualquier estado del proceso, por escrito o en audiencia.⁵⁸

⁵⁸ **Artículo 229. Procedencia de medidas cautelares.** En todos los procesos declarativos que se adelanten ante esta jurisdicción, antes de ser notificado, el auto admisorio de la demanda o en cualquier estado del proceso, a petición de parte debidamente sustentada, podrá el Juez o Magistrado Ponente decretar, en providencia motivada, las medidas cautelares que considere necesarias para proteger y garantizar, provisionalmente, el objeto del proceso y la efectividad de la sentencia, de acuerdo con lo regulado en el presente capítulo.

La decisión sobre la medida cautelar no implica prejuzgamiento.



50
129

Para que esta proceda, el artículo 231 de la ley en mención contempla los siguientes requisitos:

“Cuando se pretenda la nulidad de un acto administrativo, la suspensión provisional de sus efectos procederá por violación de las disposiciones invocadas en la demanda..., cuando tal violación surja del análisis del acto demandado y su confrontación con las normas superiores invocadas como violadas o del estudio de las pruebas allegadas con la solicitud”.

Así las cosas, conforme a lo preceptuado por los artículos 229, 230 y 231 de la Ley 1437 de 2011 o Código de Procedimiento Administrativo o Contencioso Administrativo, en esta oportunidad nos permitimos solicitar se decrete, como medida cautelar, la suspensión provisional de las siguientes normas Distritales:

- 1.- Decreto 456 de 2017 proferido por el Señor Alcalde Mayor de Bogotá y el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 2.- Decreto 568 de 2017 proferido por el Señor Alcalde Mayor de Bogotá y el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- 3.- Suspensión provisional de los artículos 1, artículo 4° al 30° de la Resolución No. 220 de 2017 proferida por el Señor Secretario de Movilidad de Bogotá.
- 4.- Resolución No. 103 de 2018 proferida por el Señor Secretario de Movilidad de Bogotá.

Esta petición se presenta, debido a que, como se ha expuesto suficientemente en esta demanda, las normas distritales acusadas, violan los artículos 2,4 y 8 del Decreto Nacional 2297 de 2015; viola el artículo 2°, y el parágrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002; viola el inciso 3° Numeral 2. Del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, porque:

- A.- **DESCONOCE flagrantemente QUE EL TAXIMETRO ES EL UNICO** dispositivo liquidador de tarifa para el servicio de transporte público individual de pasajeros –taxi-, en el **NIVEL BASICO**, **al exigir su cambio por pantalla táctil y plataforma tecnológica para liquidar la tarifa del servicio.**
- B.- **IMPONER LA OBLIGACION DE IMPLEMENTAR PLATAFORMA TECNOLÓGICA , CON PANTALLAS TACTILES, PARA LIQUIDAR LA TARIFA DEL SERVICIO,** en Bogotá a los taxis **NIVEL BASICO**, cuando **la ley únicamente consagra COMO OBLIGATORIO** para los vehículos que prestan el transporte público individual de pasajeros en **EL NIVEL DE LUJO** . Facultad que no es de su competencia, al tener reserva legal.
- C.- Además de crear ese híbrido en el que los taxis nivel básico deben operarse como los de lujo al obligarlos a reemplazar los taxímetros por plataformas tecnológicas con pantallas táctiles, **SE CREA MEDIANTE**

4230

Decreto 568 de 2017, UN TERCER TIPO DE VEHICULOS DE TRANSPORTE PUBLICO INDIVIDUAL: **TAXIS CON FACTOR DE CALIDAD, con unas características diferentes,** siendo totalmente ilegal, YA QUE ESA FACULTAD TIENE RESERVA LEGAL.

ARGUMENTOS DE APOYO DE ORDEN DE INCONVENIENCIA ADEMÁS DE LA ILEGALIDAD

De otra parte se esgrimirá como argumento de apoyo a la anterior solicitud, la inconveniencia de los actos administrativos demandados, asunto que aunque de orden sociológico deberá estudiarse dentro del más reciente y progresista pronunciamiento de la jurisdicción constitucional sobre la participación ciudadana, sobre la leal y sana competencia y protección del consumidor.

AMENAZA DE DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS

Con ocasión de la expedición de los Decretos Distritales 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias se está faltando a la moralidad administrativa y con su posible implementación están amenazados derechos e intereses colectivos, relacionados a los derechos de los consumidores (usuarios), con el patrimonio y la libre y leal competencia. Derechos e intereses colectivos que afectan **A LOS USUARIOS**, A LOS CONDUCTORES DE TAXIS, A LOS PROPIETARIOS DE TAXIS Y A LAS EMPRESAS DE TAXIMETROS.

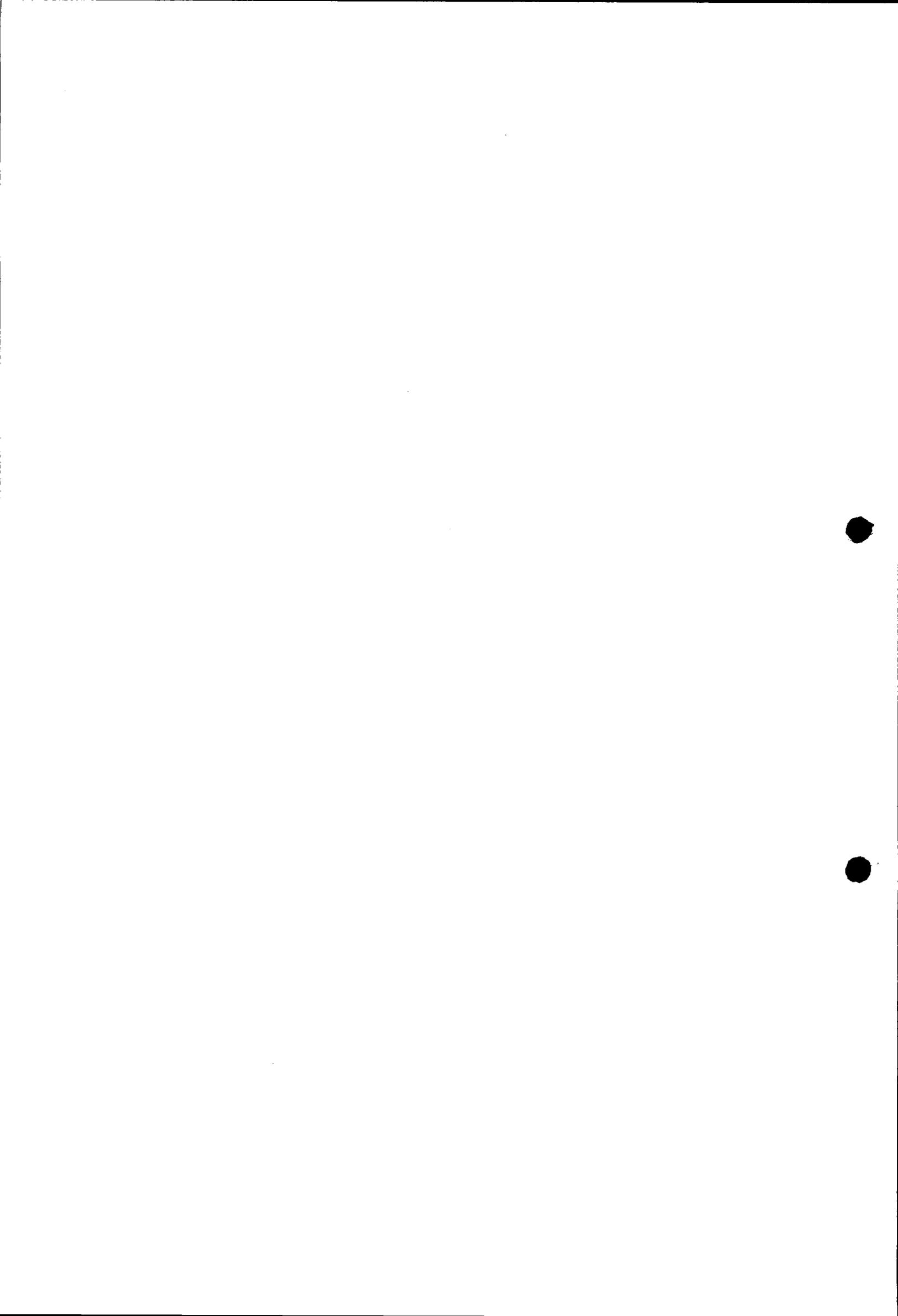
Hechos y circunstancias que a continuación, desarrollaremos:

- 1.- En primer lugar los Decretos 456,568 de 2017 y sus Resoluciones Reglamentarias están desconociendo y violando de manera flagrante la PROHIBICION CONTEMPLADA EN LA LEY 769 DE 2002 (parágrafo 3° del artículo 6°), al establecer de manera obligatoria y permanente a los taxis **NIVEL BASICO, el cambio del taxímetro** (único instrumento liquidador de tarifa por servicio prestado por parte de los taxis, reconocido por la OIML y la Ley Colombiana), **por el de UNA PANTALLA TACTIL Y PLATAFORMA TECNOLÓGICA** que supuestamente le permita al usuario solicitar y cancelar el servicio, conocer anticipadamente el valor del servicio, efectuar pagos por medios electrónicos.

UNA APP NO ES UN INSTRUMENTO DE MEDICION:

En una de las respuestas suministradas por la Superintendencia de Industria y Comercio, de fecha 19 de enero de 2018, en uno de sus apartes, manifestó:

“...Con relación a este punto, es necesario mencionar que una “aplicación app” no es un instrumento de medición y por no ser instrumento de medición, aun cuando sea un dispositivo para determinar el precio de un servicio, no se encuentra dentro de las facultades de regulación de la SIC y en esa medida resulta incongruente enmarcarlo en el ámbito de aplicación de alguna recomendación de la



431
02

Organización Internacional de Metrología Legal⁵⁹. Se acompaña comunicación en 4 folios. (Anexo 1)

Por su parte, el Ministerio de Transporte, en comunicación de fecha 23 de noviembre de 2016, bajo el radicado MT No. : 20164000493731, en una de las respuestas frente a este tema que tanto inquieta a los afectados, expresa en uno de sus apartes, **QUE LA IMPLEMENTACION DE LAS PLATAFORMAS TECNOLOGICAS, NO AFECTA AL GRUESO DE VEHICULOS – TAXIS- NIVEL BASICO**, los que continuarán operando con taxímetros.

*“...Es importante tener en cuenta que el nivel de lujo dentro de la modalidad individual es un segmento que se reclamaba por los usuarios que buscan un mejor servicio y unas mejores características tanto en la atención del servicio como en el tipo de vehículos que operaran en este segmento. Es por ello que para esta actividad se ha establecido que sea utilizada una plataforma que permita tanto la solicitud del servicio como el valor de referencia de su desplazamiento calculado por la misma herramienta. **Esto en ningún momento afecta al grueso de vehículos tipo taxi que hoy operan y que mantendrán las condiciones de tener que tener(sic) un taxímetro para el cálculo del valor del servicio**”*⁶⁰. La negrilla y subrayado es fuera del texto. Se adjunta el oficio en 1 folio. (Anexo 6)

En otra respuesta de fecha 28 de agosto de 2017, la SIC, determina:

*“En relación con los “Taxímetros satélites”, el único antecedente que guarda similitud con este concepto y que conocemos, tiene origen en el Instituto Nacional de Estándares y Estadística de los Estados Unidos (NIST por sus siglas en inglés), donde hace algunos años se conformó un grupo de trabajo técnico y científico para evaluar la adopción de sistemas de posicionamiento global (GPS) para uso comercial en el transporte. Sin embargo ese grupo de trabajo no busca implementar esa tecnología en taxímetros (odómetros) sino como definición de un nuevo estándar metrológico en sistemas de redes de transporte”*⁶¹ Se acompaña comunicación en 2 Folios. (Anexo No.7)

De lo antes transcrito se confirma una vez más que, la intención o espíritu de la Ley 1753 de 2015, del Decreto 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016 (Suspendida), está enfocada en la reglamentación del servicio de transporte público individual, **en el Nivel lujo**, cuya operación sea a través de plataformas tecnológicas. Pero nunca para que se convirtiera en UNA OBLIGACION para los vehículos que prestan en servicio de transporte publico individual **en el nivel básico – taxis-**.

Un año después, en comunicación del mismo Ministerio de Transporte, de fecha 19 de septiembre de 2017, bajo el radicado MT No.: 20174100385301, reafirma sobre la ausencia de reglamentación sobre plataformas tecnológicas para taxis, al manifestar en uno de sus apartes:

*“...le informamos que **en la actualidad este Ministerio no se encuentra próximo a emitir ninguna norma a cerca (sic) del uso de plataformas tecnológicas por parte de los vehículos taxis que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros**”*⁶²

Comunicado que acompaño en 1 folio. (Anexo 8)

⁵⁹ Respuesta de la SIC. RAD. 18-2464-2-0. Página 2.

⁶⁰ Respuesta MT 20164000493731.

⁶¹ Respuesta SIC, el 28 de Agosto de 2018

⁶² Respuesta MT No. 20174100385301.



De las normas transcritas podemos colegir que los TAXIS que ofrecen el servicio en el NIVEL BASICO, si no optan (por ser facultativo), por convertir su modalidad de servicio en el nivel lujo, deben cumplir con la obligación de ley (Ley 769 de 2002), de hacerlo a través de **TAXIMETROS**, y deben dar aplicación a los requisitos técnicos que exige la última Resolución emanada de la Superintendencia de Industria y Comercio No. **88918 DEL 28 DE DICIEMBRE DE 2017, de utilizar taxímetros electrónicos que ofrecen una fabricación blindada frente a cualquier intención de manipulación fraudulenta con la connotación que imprime el recibo del servicio en donde aparece el nombre del conductor, cedula, placas del taxi y tarifa del servicio. TAXIMETROS QUE TENIAN QUE EMPEZAR SU UTILIZACION A PARTIR DEL 1 DE JULIO DE 2018.**

Equipos que reiteramos, adoptaron la recomendación internacional de la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA – R 21 por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, requisitos contenidos en la Resolución No. 88918 de 2017 y que cumple con lo exigido por la sociedad, seguridad y certeza que la liquidación de la tarifa por el servicio no este manipulado y con la identificación plena del conductor del vehículo, al poder conocer el nombre, cédula y placas del vehículo que prestó el servicio, pero que con ocasión de la expedición de los decretos distritales, aquí acusados, no se ha exigido su cumplimiento por parte del Gobierno Distrital.

2.- **DECRETOS DISTRITALES 456 DE 2017 Y 568 DE 2017 Y RESOLUCIONES REGLAMENTARIAS QUE FALTAN A LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA:**

¿Qué es la Moralidad Administrativa?

MORALIDAD ADMINISTRATIVA – Principio. Derecho / DERECHO COLECTIVO A LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA – Alcance. Supuestos en que se amenaza o vulnera

Resulta importante señalar que a la luz de la Constitución Política, la moralidad administrativa ostenta naturaleza dual. En efecto, funge como principio de la función administrativa (Constitución Política, artículo 209 y ley 489 de 1998, artículo 3) y como derecho colectivo. En el primer caso, esto es como principio, orienta la producción normativa infra-constitucional e infra-legal a la vez que se configura como precepto interpretativo de obligatoria referencia para el operador jurídico; y como derecho o interés colectivo, alcanza una connotación subjetiva, toda vez que crea expectativas en la comunidad susceptibles de ser protegidas a través de la acción popular, y así lo ha reconocido esta corporación en fallos anteriores. Así las cosas, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa ha señalado que el derecho colectivo a la moralidad administrativa puede resultar vulnerado o amenazado cuando se verifiquen varios supuestos. En primer lugar, resulta necesario que se pruebe la existencia de unos bienes jurídicos afectados y su real afectación. Al entender de esta Sala dichos bienes jurídicos comprenderían la buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general, la negación de la corrupción, entre otros; y habrá lugar a que se configure de forma real su afectación, si se prueba el acaecimiento de una acción u omisión, de quienes ejercen funciones administrativas, con capacidad para producir una vulneración o amenaza de dichos bienes jurídicos, que se genera a causa del desconocimiento de ciertos parámetros éticos y morales sobre los cuales los asociados asienten en su aplicación". Al respecto, la Corte Constitucional ha establecido que la moralidad administrativa no se predica únicamente del "fuero interno de los servidores públicos sino que abarca toda la gama del comportamiento que la sociedad en un momento dado espera de quienes manejan los recursos de la comunidad y que no puede ser otro que el de absoluta pulcritud y honestidad". En segundo término, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa han reiterado que la vulneración a la moralidad administrativa supone generalmente el quebrantamiento del principio de legalidad. (...) Por último, la jurisprudencia ha reiterado que la vulneración de la moralidad administrativa coincide con "el propósito



473
4784

particular que desvíe el cumplimiento del interés general al favorecimiento del propio servidor público o de un tercero", noción que sin duda se acerca a la desviación de poder.

NOTA DE RELATORIA: Sobre la moralidad administrativa, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias de 21 de febrero de 2007, Rad. 2005-0549, Rad. AP-166 de 2001, M.P. Alier Hernández, sentencia de 26 de enero de 2005, Rad. AP-031113, sentencia de 4 de noviembre de 2004, Rad. AP-2305, M.P. Ricardo Hoyos Duque y de 6 de octubre de 2005, Rad. AP-2214, M.P. Ruth Stella Correa; Corte constitucional, sentencia C-046 de 1994, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz, sentencia SU-913 de 2009, M.P. Juan Carlos Henao Pérez.⁶³

En el caso que nos ocupa el Distrito Capital junto con la Secretaria de Movilidad están afectando la moralidad administrativa al expedir los Decretos 456 y 568 de 2017 y sus Resoluciones Reglamentarias, al quebrantar el principio de legalidad, esto es contrariando lo consagrado en el Decreto Nacional 2297 de 2015 y Resolución del Ministerio de Transporte No. 2163 de 2016, normas que regulan la prestación del servicio de transporte terrestre individual **EN EL NIVEL DE LUJO** y aplicándolo **DE MANERA IMPOSITIVA, OBLIGATORIA, a los TAXIS NIVEL BASICO:**

2.1.- "DECRETO DISTRITAL 456 DE 2017, Por medio del cual se implementa el uso de plataformas tecnológicas para el reporte de la información del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"⁶⁴,

El título del Decreto no corresponde al objeto real del Decreto, dadas las disposiciones contenidas en él que son de mayor alcance, pues, lo que pretende no solo es realmente el reporte de información del Servicio de Transporte Público individual en el nivel básico, ya que a la fecha no existe el SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSITO Y TRANSPORTE que debe implementar el Ministerio de Transporte, como lo establece la Ley.

Creemos importante aclarar que nosotros no estamos en desacuerdo con lo preceptuado en las normas nacionales respecto a crear UN SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSITO Y TRANSPORTE, ya que es un mecanismo idóneo para la organizar, ordenar y brindar seguridad, tanto para conductores como a usuarios.

Pero, no puede ni debe la Alcaldía Mayor y la Secretaria de Movilidad de Bogotá, confundir a la opinión pública que lo se pretende en los Decretos 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias es cumplir con lo determinado por el Gobierno Nacional frente a la implementación del SIT, ya que, como se está demostrando y probando en el presente escrito, es obligar a quienes no le obliga la ley, de implementar una plataforma tecnológica, de acuerdo a los parámetros técnicos que ellos determinan y exigir la utilización de pantallas táctiles con las características técnicas que ellos también determinarían y reemplazando de tajo a los taxímetros, en los taxis nivel básico, contraviniendo lo ordenado por la ley que es para los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual, en el nivel de lujo, creando un pánico económico entre los actores del sector.

Creemos importante recabar la definición del Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte que contempla el Gobierno Nacional, desde los dos últimos

⁶³Fallo 1330 de 2011 Consejo de Estado. Radicación número: 25000-23-26-000-2005-01330-01(AP)

⁶⁴ Título Decreto 456 de 2017.



Planes de Desarrollo Nacional, que es totalmente diferente a lo pretendido, repito por la Administración Distrital:

- **“LEY 1450 DE 2011.- PLAN NACIONAL DE DESARROLLO**

Artículo 84. Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte – SIT. Los Sistemas Inteligentes de Transporte son un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que **recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito.**

El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio, adoptará los reglamentos técnicos y los estándares y protocolos de tecnología, establecerá el uso de la tecnología en los proyectos SIT y los sistemas de compensación entre operadores...

Artículo 85. Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT. Se autoriza al Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas para estructurar y poner en funcionamiento el **Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte – CICTT, que será operado por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación permanente y continua con la Superintendencia de Puertos y Transporte con el propósito de contribuir a la seguridad vial y al control en cumplimiento de las normas de tránsito y transporte**⁶⁵.

Repetimos, la concepción de crear un sistema inteligente de Tránsito y Transporte, es necesario para el país, pero para que se cumpla el objetivo del SIT y del CICTT, en el que todas las plataformas tecnológicas de movilidad de los entes territoriales estén en conectividad con el SIT, es necesario que el Ministerio de Transporte, reglamente la respectiva plataforma tecnológica a utilizar en el país y más aún, cuando se pretende por parte de la Secretaria de Movilidad, implementar una plataforma tecnológica que no se ha sometido al escenario científico para determinar su función correcta como MEDIDOR DE TARIFA O DE JUSTO PRECIO.

Genera una duda razonable, ¿Cuáles son los motivos por lo que la Administración Distrital de Bogotá, desea implementar con tanta urgencia una plataforma tecnológica y unas pantallas táctiles, que solo ella conoce y sobre las cuales no se conoce el alcance, certeza, seguridad y viabilidad frente a una gran proyecto del SIT nacional?

¿Por qué esas pantallas táctiles, de acuerdo a las condiciones de la Secretaria de Movilidad, no se encuentran en al mercado nacional, sino que se requieren de su importación por parte de la Secretaria?

Disposiciones, reitero, que de acuerdo a lo expuesto y a lo consagrado en el Decreto Nacional 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016, *solo le es obligatorio contar con plataforma tecnológica para la prestación del servicio al usuario y liquidar previamente la tarifa del servicio a los vehículos taxis en el NIVEL DE LUJO.*

Además de contrariar la disposición legal al imponer dicha obligación a los **taxis nivel básico, les exige que deben contar con dos pantallas táctiles,** una para el usuario y otra para el conductor, sin contar con el dispositivo móvil de alta gama que en la práctica deben tener como apoyo tecnológico.

Frente a este desacierto legal y técnico, se suscitan los siguientes interrogantes:

⁶⁵ Ley 1450 de 2011. Plan Nacional de Desarrollo.



86/25

- **¿En aplicación de la norma internacional, ya se obtuvo el concepto previo de la OIML y de la Superintendencia de Industria y Comercio como Entidad Rectora en materia de metrología legal?**
- **¿SE AVISORA UN MONOPOLIO DE EMPRESAS PROVEEDORES DE ESA TECNOLOGIA, TANTO DE LA PLATAFORMA COMO DE LAS PANTALLAS TÁCTILES?**
- **¿Qué pasa con los TAXIMETROS TECNOLOGICOS QUE CONTEMPLA LA RESOLUCION 88918 DE 2017 DE LA SIC., bajo la norma internación R-21 de la OIML, y, que ya han sido importados por muchas empresas de taxi metrología, teniendo en cuenta que su aplicación inició el próximo 1 de julio de 2018?**
- **¿Qué pasa con todos los perjuicios económicos causados a las empresas de taxímetros, al ser desplazados del mercado de un momento a otro?**
- **¿Quién asume los costos de las pantallas táctiles cuando su tecnología quede obsoleta?**
- **¿Qué estrategias tiene preparada la Administración para brindar SEGURIDAD A LOS CONDUCTORES DE TAXIS y evitar los atracos, hurtos y hasta muertes de conductores con el fin de hurtar las pantallas, móvil y demás bienes del patrimonio de conductores y propietarios de taxis?**

ALTAS TARIFAS POR SERVICIO EN TAXI BASICO QUE AFECTARAN LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES (USUARIOS):

Esta Implementación tecnológica que afectaría la tarifa en la prestación del servicio de transporte - taxi en el nivel básico, al ser incluido el costo de la inversión en la tarifa, como lo dispone el mismo Decreto 456 de 2017:

“Artículo 11°. Costos de implementación. La tarifa que se establezca para el servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital deberá incluir los costos que deba asumir el prestador del servicio por la implementación de las herramientas tecnológicas exigidas en el Distrito Capital”⁶⁶.

Esta disposición del Decreto 456 de 2017, deja entrever el incremento del valor de la tarifa, al incluir el costo de la implementación de las herramientas tecnológicas, a saber: Plataforma Tecnológica, pantallas táctiles, móvil de alta gama que debe todo conductor tener y servicio de internet mensual, costo mensual del servicio de la plataforma. **Costos que son trasladados en últimas a los usuarios.**

¿Quién vela por los derechos del Consumidor (Usuario), ACTOR PRINCIPAL, en el sector de transporte público individual? Al salir de manera radical el servicio de taxi, que opera con el taxímetro, como lo prevé las normas distritales que nos ocupan ¿Quién vela por los derechos del usuario al no tener la posibilidad de optar por un servicio asequible a sus posibilidades económicas?



(26/87)

2.2.- DECRETO DISTRITAL 568 DE 2017, (Octubre 20), *Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones*

Artículo 1º. - Mecanismo de cobro. *Adóptese para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico el sistema de cobro mediante plataforma tecnológica implementada por el Decreto Distrital 456 de 2017, que hará las veces de taxímetro de conformidad con lo establecido en la Resolución 2163 de 2016 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.*

Artículo 2º. - Liquidación del costo del servicio. *Al momento de abordar el vehículo, el usuario deberá indicar el destino al conductor, quien lo introducirá en la plataforma tecnológica dispuesta por la empresa a la cual se encuentra vinculado, para que ésta liquide e informe al usuario el costo del servicio, quien lo aceptará o rechazará. Al finalizar el servicio, el usuario deberá pagar el precio informado al momento de solicitar el mismo.*⁶⁷

Este Decreto Distrital da firmeza al Decreto 456 de 2017, antes mencionado, en el que claramente determina que la plataforma tecnológica, junto con la pantalla táctil, reemplazará al taxímetro en los taxis nivel básico, incurriendo en reiterada violación abierta de la ley.

¿PERO, SON SEGURAS LAS PLATAFORMAS TECNOLOGICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA LIQUIDAR Y COBRAR TARIFA?

Si lo que se persigue es brindar seguridad, certeza y confianza al usuario, ninguna entidad experta en metrología ha conceptualizado sobre la plataforma tecnológica que pretende implementar la Secretaria de Movilidad, ni la ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGIA LEGAL, ni La Superintendencia de Industria y Comercio es la entidad competente para instruir y expedir reglamentos técnicos metroológicos para instrumentos de medición sujetos a control metroológico.

Si bien es cierto, para la SIC la plataforma tecnológica junto con la pantalla táctil que se pretende implementar, no es un instrumento de medición reconocido por la OIML, de todas formas, por el mismo hechos de convertirse en un instrumento de medición, debe brindar al consumidor (USUARIO), una seguridad que la transacción realizada con la prestación del servicio de transporte terrestre individual, SEA UN PRECIO JUSTO y que pueda ser objeto esas tecnologías a revisar desde el punto científico, para su verificación y evaluación de justa medida. Por lo que, le compete a la SIC, abordar este tema, en

⁶⁷Decreto 568 de 2017. "Por medio del cual se establecen las tarifas para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, D.C., se fijan las condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio y se dictan otras disposiciones".



58
4/3/17

ejercicio de sus funciones y en salvaguarda de los derechos de los consumidores y el de la libre y sana competencia.

Por el contrario, han surgido dudas sobre la confiabilidad de dichas plataformas como las de UBER, recordemos algunas noticias sobre ello:

- **"EL 1% DE LOS CONDUCTORES DE UBER VENÍAN MANIPULANDO LAS TARIFAS".**

Algunos conductores de Uber habrían encontrado una fórmula para manipular las tarifas y distancias en el servicio. Un grupo de taxistas dice tener audios que demostrarían cómo algunos conductores de la compañía alteran el trayecto y también los precios, a través de una plataforma paralela, conocida como 'el chupacabras'...

Todo indica que para modificar el precio final del servicio, algunos conductores manipulan la distancia. Es decir que si el trayecto original es de 10 kilómetros, estos son cambiados a 15 kilómetros, por ejemplo, para así aumentar también la tarifa en el pago en efectivo."⁶⁸

- **USUARIOS DE UBER SE QUEJAN POR LAS ALTAS TARIFAS EN EL DIA SIN CARRO.**

Trayectos de pocos kilómetros que superan las tarifas de un viaje intermunicipal, quejas e indignación en las redes sociales por cuenta de los altísimos precios son hoy la tendencia relacionada con Uber.

Los usuarios de esta plataforma se han quejado fuertemente por tarifas que quintuplican las habituales.

"Un @Uber en @Bogota cobrándole a mi esposa \$79.000 pesos por un servicio hasta la oficina, están peor que los taxistas, que horror, quien controla Dr @Bocarejo_JP? @PoliciaColombia", manifestó un usuario en Twitter."⁶⁹

- **DENUNCIAN PRESUNTAS ALTERACIONES EN COBRO DE TARIFAS DE UBER EN CALI**

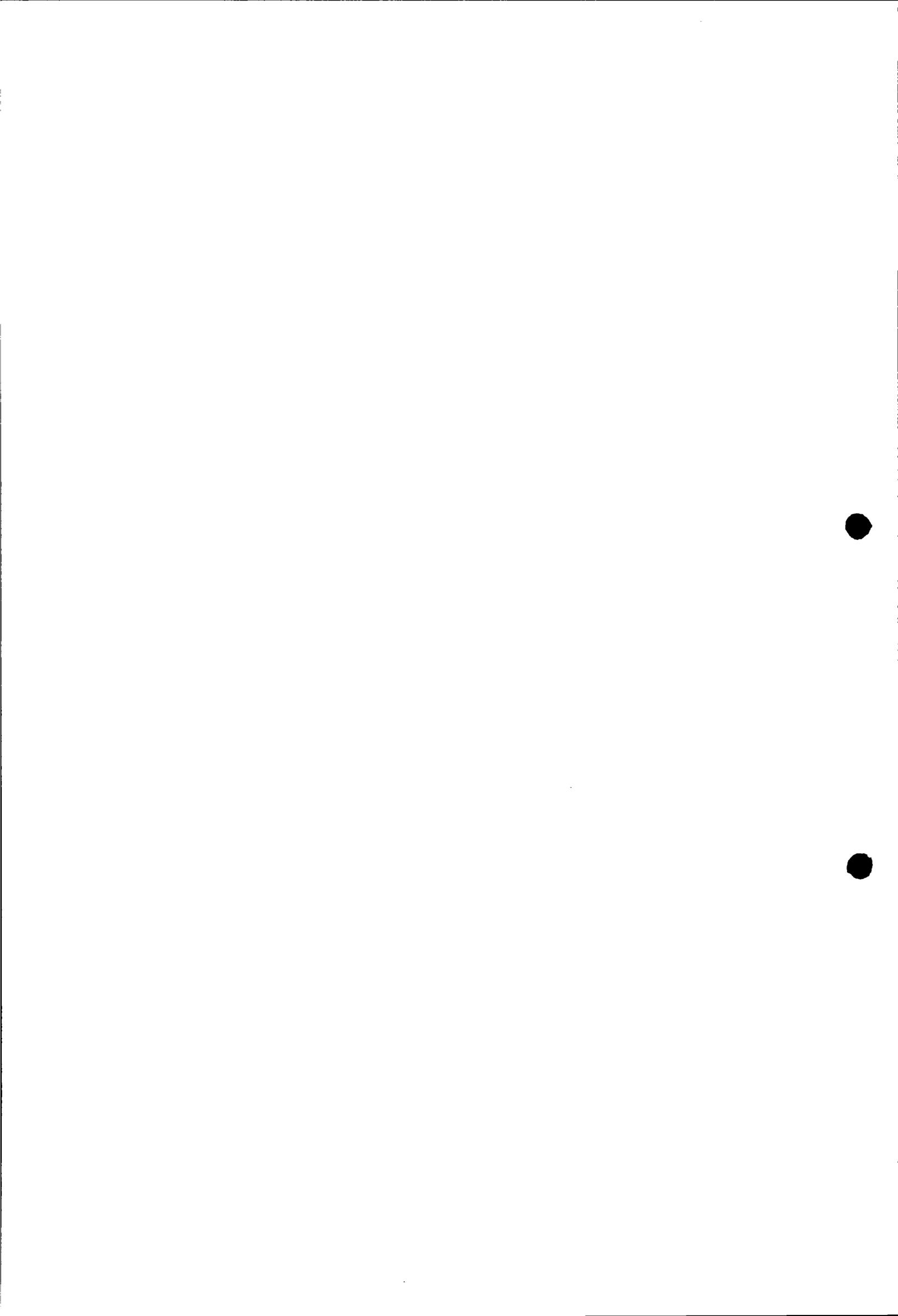
Imagine por un momento que usted adquiere un servicio en un precio, pero al momento de pagar el valor es mucho mayor al establecido previamente. ¿Qué siente? ¿rabia?, pues ese sentimiento es el que invade a varios caleños que han reportado presuntas irregularidades en el cobro de las tarifas de Uber.

En uno de los casos, Érika Mantilla pidió el servicio de Uber desde la Carrera 2 número 24 - 46, norte de Cali, hasta la Calle 6 A, barrio Pampalinda, sur de la ciudad, regularmente esa carrera le cuesta alrededor de \$10.000, pero el martes de la semana pasada dicho valor misteriosamente ascendió a \$17.400.

"Yo viajé con una amiga que se quedó cuadras más atrás, cuando llegué a mi destino el conductor me dijo el valor de la carrera y yo repetí la cifra en modo de pregunta, inmediatamente y sin mediar palabra él me mostró el monto en una aplicación muy parecida a la de Uber. No le

⁶⁸ <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/denuncian-manipulacion-en-los-precios-de-uber-509795.18> de Septiembre de 2017

⁶⁹ <http://www.portafolio.co/negocios/empresas/usuarios-de-uber-se-quejan-por-las-altas-tarifas-en-el-dia-sin-carro-513822>. 1 DE Febrero de 2018



456
568

refuté más y pagué, pero le comenté a mi amiga (ella había pedido el servicio) y me dijo que eso no podía ser, porque a su celular le llegó la cuenta por \$10.200", explica.

Luego de darse cuenta de las irregularidades en el monto de la tarifa, Érika y su amiga denunciaron al conductor ante Uber, y la respuesta de la compañía fue otorgarle \$7000 para su próxima carrera.

Carolina Ramírez no contó con la misma suerte, ella solicitó un servicio de Uber para que recogiera a su mamá en el barrio Atanasio Girardot y la llevara hasta el Parque de la Caña, regularmente la carrera siempre le cuesta \$4000, pero en esta ocasión el monto solicitado por el conductor a la señora fue de \$6200, pese a que el mensaje de cobro que le llegó a Carolina fue, precisamente, por los \$4000 habituales.

Estas no son las primeras denuncias por irregularidades - muy probablemente tampoco las últimas - este fin de semana en Bogotá también se conocieron quejas parecidas que involucran a conductores de Uber".⁷⁰

- **¿ES MOMENTO DE DUDAR DE LA SEGURIDAD DE UBER Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA?**

ACTUALIZACIÓN

De acuerdo a información del diario El Universal, el miércoles 11 de mayo el conductor de Uber al que hacíamos mención párrafos más arriba (que fue acusado de violar y robar a un usuario de la plataforma) fue **remitido al Reclusorio Preventivo Norte en calidad de probable responsable**, por orden del Juez Séptimo Penal.

Ahora serán evaluadas las evidencias presentadas por la Procuraduría General de Justicia capitalina para que **se determine su responsabilidad frente a la denuncia de la usuaria de Uber**, quien asegura fue violada y despojada de sus pertenencias mientras dormía durante el trayecto a su domicilio en el automóvil del hoy presunto responsable."⁷¹

OTROS INCONVENIENTES EN EL USO DE LA PLATAFORMA TECNOLÓGICA EN REEMPLAZO DEL TAXIMETRO ELECTRÓNICO:

- **¿Qué pasa si el usuario necesita cambiar de ruta?**
De acuerdo a la plataforma tecnológica, tocaría liquidar y volver a liquidar la tarifa, resultando ONEROSO PARA EL USUARIO.
- **¿Qué pasa cuando hay mucha congestión de tráfico?**
¿De acuerdo a la normas Distritales se incrementa la tarifa del servicio, resultando adverso para el usuario, al tener que asumir nuevamente el costo del inicio del servicio?
- **¿Qué pasa si se cae la plataforma tecnológica?**

⁷⁰ <http://www.elpais.com.co/cali/denuncian-presuntas-alteraciones-en-cobro-de-tarifas-de-uber-en.html>. 19 de Septiembre de 2017.

⁷¹ <https://www.xataka.com.mx/otros-1/es-momento-de-dudar-de-la-seguridad-de-uber-y-la-economia-colaborativa.-> México. 11 de mayo de 2016.



60
+ 3d

¿Se reinicia la liquidación del servicio en donde estaba la tarifa, o por el contrario se tiene que volver a liquidar, teniendo que el usuario asumir el banderazo de inicio, encareciendo el servicio?

- ¿Qué pasa en las zonas grises que no hay internet, se suspende el proceso de liquidación o se apaga el proceso y se debe volver a iniciar, con las consecuencias antes anotadas?
- ¿Todos estos inconvenientes en lugar de generar confianza en el usuario, podemos decir que se creará conflictos entre él y el conductor, afectando la convivencia en la ciudad?

Por todos estos cuestionamientos, la implementación de una plataforma y pantallas táctiles, cuyas características sólo las impone la Secretaria de Movilidad, además de ser ilegal como ya se ha agotado su ilustración, **ES DESVENTAJOSO TOTALMENTE PARA EL USUARIO**, quien ya no va a poder contar con una prestación de servicio en taxi nivel básico, que sea asequible de acuerdo a sus ingresos. Profundizándose la brecha en la ausencia de equidad en el acceso de los servicios públicos de transporte.

DAÑO CONTINGENTE PARA LOS EMPRESARIOS DE TAXIMETROS, PROPIETARIOS DE TAXIS Y CONDUCTORES DE TAXIS, al ver amenazado sus derechos por un incentivo a la prestación del servicio al margen de la ley:

Teniendo en cuenta todas las anteriores situaciones y factores, darían lugar a que en el evento de implementarse las medidas contempladas en los Decretos 456 y 568 de 2017 junto con sus Resoluciones Reglamentarias, los usuarios dejen de utilizar el servicio de transporte terrestre individual en taxis nivel básico, por sus altas tarifas y migrarían a utilizar el servicio de transporte terrestre individual en vehículos que están utilizando plataformas tecnológicas al margen de la ley, como uber, cabify, etc., al encontrar más económico el servicio.

Es decir que el espíritu de las normas nacionales que crearon la posibilidad de traer a la legalidad todas esas formas de servicio de transporte terrestre, se vería frustrado al generar un impacto contrario, que es el de **INCENTIVAR EL USO DE PLATAFORMAS TECNOLOGICAS**, al resultar más económicas para el usuario.

Y al ocurrir ese fenómeno, tanto los propietarios de taxis como conductores de los mismos, se verían seriamente amenazados **AL NO ENCONTRAR UNA LIBRE Y LEAL COMPETENCIA**, conllevando graves perjuicios económicos con impacto social, teniendo en cuenta que detrás de un propietario de taxi y/o conductor del mismo, se encuentran familias, esposas, hijos, hermanos, padres, que subsisten con el ingreso de su instrumento de trabajo: El Taxi.

Generando un impacto económico y social muy grave, para un sector que aglutina alrededor de 50.000 taxis y 80.000 conductores, aproximadamente, en la ciudad.

AMENAZA AL DERECHO DE LA LIBRE Y LEAL COMPETENCIA

Parte de esta amenaza, que ya la habíamos analizada es la consistente en la posible migración masiva de los usuarios a la utilización del servicio de transporte terrestre individual a través de plataformas tecnológicas que se encuentran al margen de la ley, como alternativa frente a un costoso servicio



61
EJ

en taxi básico, en aplicación de la liquidación de la tarifa de conformidad con lo reglamentado por el Distrito Capital.

En el comunicado de la Superintendencia de Industria, dirigido a la Presidencia de la Republica, Secretaria Jurídica, en solicitud de concepto de abogacía de la Competencia, sobre el proyecto de Acuerdo no. 2297 de 2015, al que nos hemos referido, en la parte de las conclusiones, deja entrever, que en últimas se vería afectada la libre y leal competencia, de acuerdo a la siguiente transcripción:

"3.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

De acuerdo con las consideraciones presentadas anteriormente, la Superintendencia de Industria y comercio concluye:

- ✓ *Que el proyecto de decreto sometido a consideración persigue una finalidad pro competitiva, como lo es la de crear un nuevo producto que satisfaga el interés de los consumidores de contar con un servicio de transporte terrestre individual de lujo y que haga uso de las tecnologías de la información.*
- ✓ *Sin embargo existen preocupaciones específicas con relación con algunas disposiciones del proyecto de decreto, las cuales podrían tener como efecto una restricción de la oferta y de la demanda tanto en los servicios de lujo como básicos, así como la creación de posibles barreras de entrada al servicio de lujo.*
- ✓ *Lo anterior acentuaría las fallas del mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto del decreto, teniendo como un posible efecto que se genere incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha.*
- ✓ *La imposición de limitaciones a la prestación del servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas directamente al usuario, podría inhibir el desarrollo de innovaciones disruptivas que resuelvan eficientemente las fallas del mercado sin requerir la intervención del estado en la economía."⁷²*

Estas recomendaciones la dieron a conocer la SIC a la Secretaria Jurídica de la Presidencia de la República, en las que claramente deja una preocupación que es la que se mantiene respecto al Decreto Distrital 456 de 2017:

- ✓ *"...Lo anterior acentuaría las fallas del mercado actualmente existentes y podría afectar el cumplimiento del propósito competitivo del proyecto del decreto, teniendo como un posible efecto que se genere incentivos para que la oferta informal atienda las necesidades de la demanda insatisfecha."⁷³*

Toda vez, como lo hemos abordado los altos costos de las tarifas por el servicio de transporte terrestre publico individual – taxis – nivel básico, dan

⁷² Concepto de Abogacía de la Competencia, de la SIC. Radicado 15-280358-1-0, de fecha 26 de noviembre de 2015.

⁷³ Concepto de Abogacía de la Competencia, de la SIC. Radicado 15-280358-1-0, de fecha 26 de noviembre de 2015.



62
X/1

lugar a que los usuarios al ver afectado considerablemente su bolsillo, opten por una oferta de servicio de transporte más económico, aunque sea informal.

Conllevando todo ello a que se encuentren en inminente amenaza los derechos e intereses de una LIBRE Y LEAL COMPETENCIA:

Ya que, aunado a lo anterior es la inquietud sobre la situación de LAS EMPRESAS DE TAXIMETROS, quienes de un momento a otro, serían despojados de su objeto misional empresarial, causando graves perjuicios económicos que se han venido materializando desde el año pasado, con ocasión de la expedición de las normas distritales que dan lugar a que el taxímetro sea reemplazado por la plataforma tecnológica y pantallas táctiles cuyas características técnicas SON DETERMINADAS POR LA SECRETARIA DE MOVILIDAD.

Otra inquietud que nos aqueja a todos los actores de este sector de la economía, es la siguiente:

- ¿Por qué el Alcalde de Bogotá y la Secretaría de Movilidad, en lugar de imponer a los taxis nivel básico, obligaciones que por ley rigen para los vehículos de prestación de servicio público individual NIVEL LUJO, no han dado cumplimiento a lo reglamentado por los Decretos 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016, **implementando estrategias, incentivos Y CONTROLES, para que TODOS LOS VEHICULOS que prestan el servicio de transporte público terrestre individual a través de plataformas tecnológicas al margen de la ley (Uber, Cabify, etc.) ENTREN A LA LEGALIDAD?**
- Y sí por el contrario al implementarse los Decretos 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias, SE ESTARÍA INCENTIVANDO LA UTILIZACION DE ESAS PLATAFORMAS TECNOLOGICAS, al encontrar en ellas los usuarios, un servicio más económico que el del taxi nivel básico al tener que implementar tarifas con un costo mayor al actual entre un 25 al 35%, de acuerdo a lo reglado por el Distrito?

DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS AMENAZADOS Y VULNERADOS SI SE LLEGASE A IMPLEMENTAR LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN LOS DECRETOS 456 Y 568 DE 2017 Y RESOLUCIONES REGLAMENTARIAS.

Con fundamento en los hechos y fundamentos antes expuestos, podemos concluir que la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Secretaria Distrital de Movilidad, al expedir los Decretos 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias 220 de 2017 y 55 de 2018, HA FALTADO A LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA al quedar demostrado el quebrantamiento del principio de legalidad, al contravenir la Ley 769 de 2002, normas internacionales de la OIML, el Decreto 2297 de 2015 y Resolución 2163 de 2016.

"...En segundo término, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa han reiterado que la vulneración a la moralidad administrativa supone generalmente el quebrantamiento del principio de legalidad. (...)"⁷⁴



63
XAR

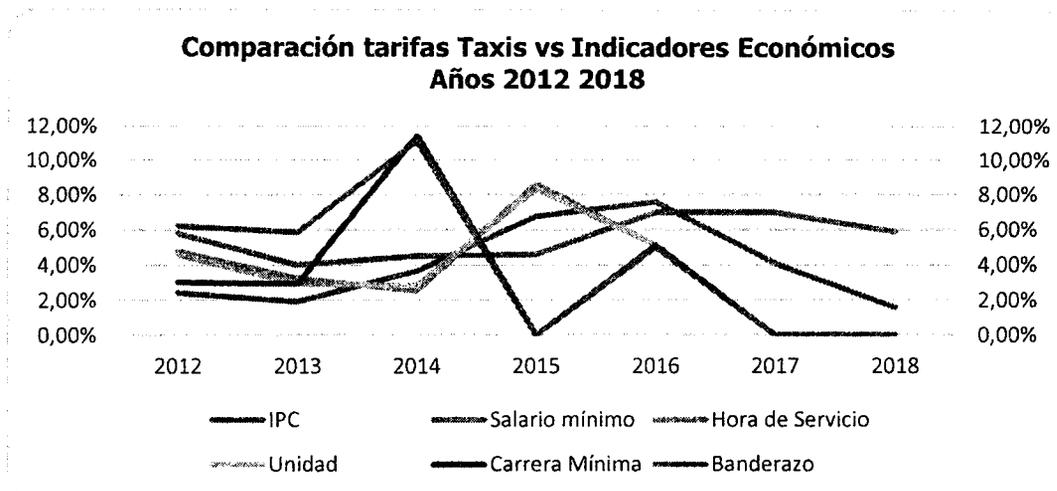
Igualmente se ha demostrado que en el evento de implementarse las disposiciones de los Decretos Distritales Números 456 y 568 de 2017 y Resoluciones Reglamentarias Números 220 de 2017 y 103 de 2018, los derechos e intereses colectivos de usuarios, propietarios de taxis, conductores de taxis y empresas de taxímetros se encuentran seriamente amenazados y vulnerados (artículo 2 de la Ley 472 de 1998), en cuanto al goce de una LIBRE Y LEAL COMPETENCIA, y se encuentran amenazados LOS DERECHOS DEL CONSUMIDOR – USUARIOS, que han conllevado a un inevitable daño contingente, como se plasma a continuación :

1. TARIFAS CONGELADAS POR LA INSTALACION DE LAS TABLETAS

Desde hace 2 años el Distrito no ha autorizado incremento de las tarifas, violando el Decreto 1047 de 2014; el aumento está condicionado a la implementación de las pantallas táctiles junto con la plataforma tecnológica para prestar el servicio y liquidar la tarifa del servicio. Situación que daría lugar al alto incremento de las tarifas, lo que daría lugar a que los usuarios opten por utilizar los servicios prestados por plataformas tecnológicas que se encuentran al margen de la ley.

Notas: (1) La pérdida económica por la ilegalidad y la condición de la alcaldía de si no se instalan no se aumenta la tarifa, está llevando a la quiebra a propietarios de taxis y a conductores, pero debe estar acompañada de combatir de raíz a UBER, CABIFY y demás plataformas que invitan a utilizar vehículos particulares en servicio público.

(2) Tal como se observa en la gráfica anterior, el aumento del IPC y Salario mínimo están en 13.26% y 19.90% respectivamente y el incremento de los servicios del taxi en el 5% y 5.13%



NOTAS:

- 1) Se observa que los indicadores de incremento del servicio del taxi siempre están por debajo del nivel de los indicadores económicos, generando una pérdida en los ingresos.
- 2) Durante los años 2015, 2017 y 2018 no se aumentaron las tarifas.

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Enero 2017 a Abril 2018	Total Pérdida Flota
Tarifas congeladas años 2017 y 2018	6.400 (1)	166.400	2.662.400	133.120.000.000



2.- PERDIDA POR SERVICIOS DE NOCHE DEL TAXISMO

Los usuarios que utilizaban los servicios de taxis del turno de noche, migraron hacia la ilegalidad en un 60%, pérdida de los Propietarios y conductores, los conductores pasaron de doble turno a turno largo, se disminuyen los ingresos en un 33%.

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Enero 2017 a Abril 2018	Total Pérdida Flota
Cambio doble turno a turno largo	40.000	1.040.000	12.480.000	374.400.000.000

(1) Se cambió de 2 turnos de \$ 60.000 cada uno, es decir \$120.000 diario a turno largo por \$80.000 diarios, una pérdida de \$40.000.

3.- MANTENIMIENTO DE LAS PANTALLAS TÁCTILES

En el evento de daño de la tableta, la garantía y mantenimiento es demorada, quién cubriría el lucro cesante?, ya que el vehículo no puede trabajar sin la tableta?

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Anual	Total Pérdida Flota
Daños de la tableta, mantenimiento	3.205	83.333	1.000.000	50.000.000.000

(1) Supuesto: Tablets de un millón por daños, reparaciones sin garantía, en un periodo de un año.

4.- COSTOS DE INTERNET

Costos De internet o conectividad, internet, proyección, quien asume: plan de datos y cobros que van a realizar las empresas que son propietarias de las APPS, esto sumado a la baja de ingresos por la competencia desleal, conlleva a un aumento del desempleo generando crisis en los hogares de los conductores, ya que el taxi deja de ser opción de empleo.

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Anual	Total Pérdida Flota
Costos Internet, conectividad etc.	3.462	90.000	1.080.000	54.000.000.000

1) Supuesto: Un plan de datos de \$60.000 más cobros de conectividad de MOVILIDAD.

5.- Se hizo una inversión en la compra de los taxímetros que se hizo por ley y atendiendo la resolución 88918/17, ahora la sacan del mercado quien paga por esta inversión por norma Distrital, inutilizada?

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Costo del taxímetro	Total Pérdida Flota
Pérdida en inversión de taxímetros	385	10.000	120.000	6.000.000.000



65
44

6.- Obsolescencia de los dispositivos, pronto serán 5Gy 6G y no 4G lo contempla el Decreto?

Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Enero 2017 a Abril 2018	Total Pérdida Flota
Obsolescencia de equipos pronto 5G	3.846	100.000	1.200.000	60.000.000.000

7.- Aumento de la informalidad. **Incalculable**

8.- La tableta tiene un sistema operativo diferente al ordenador y por tanto requiere que un informático se responsabilice de su mantenimiento y soporte técnico, esos costos quien los va a asumir. **Incalculable**

9.- Aumento de muertes de conductores cuando se incrementen los delitos robos de las tablets, actualmente hay parapléjicos por robos de los producidos y radios, en teoría seguridad del conductor **Incalculable**.

10.- Las tabletas son dispositivos frágiles y caros, que pueden perderse, romperse o ser hurtados fácilmente. **Incalculable**

**Proyección de la pérdida económica
Implementación de los Decretos Distritales 456, 568 de 2017 y Resoluciones
Reglamentarias 220 de 2017 y 103 de 2018**

Ord	Concepto	Pérdida diaria	Mensual	Enero 2017 a Abril 2018	Total Pérdida Flota
1	Tarifas congeladas años 2017 y 2018	6.400	166.400	2.662.400	133.120.000.000
2	Cambio doble turno a turno largo	40.000	1.040.000	12.480.000	374.400.000.000
3	Daños de la tableta, mantenimiento	3.205	83.333	1.000.000	50.000.000.000
4	Costos Internet, conectividad etc.	3.462	90.000	1.080.000	54.000.000.000
5	Pérdida en inversión de taxímetros	385	10.000	120.000	6.000.000.000
6	Obsolescencia de equipos pronto 5G	3.846	100.000	1.200.000	60.000.000.000
7	Soporte técnico, actualizaciones				Incalculable
8	Muertes de conductores por robos de tablets				Incalculable
9	Hurtos, pérdidas de las tabletas				Incalculable
10	Los puntos del 10 al 15 incalculables				Incalculable
	TOTAL PERJUICIO APROXIMADO	50.897	1.323.333	15.880.000	\$ 544.400.000.000

Supuestos: Flota de 50.000 taxis en Bogotá
Arriendos en doble Turno \$ 60.000
Arriendos en turno largo \$ 80.000
Días trabajados en el mes 26

Este incremento de tarifas en la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre en la modalidad individual, en el nivel básico con ocasión de la implementación obligatoria de las plataformas tecnológicas y pantallas táctil, están



66
JMS

soportadas en parte en el Decreto 568 de 2017, artículo 3, en la que no se contempla el costo mensual de la utilización de la plataforma tecnológica, el uso de datos, además del costo de rodamiento mensual.

LA PROYECCION DEL IMPACTO ECONOMICO Y CUANTIFICABLE ASCIENDERIA A LA SUMA DE QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS MILLONES DE PESOS.

PRUEBAS

Respetuosamente solicito a Su Señoría, se oficie a las siguientes autoridades:

- a.- A la Procuraduría General de la Nación, para que envíe información sobre el número total de las quejas recibidas de los diferentes actores del gremio de propietarios de taxis, taxista y empresas de taxímetros, asociaciones de propietarios de taxis, con relación los Decretos Distritales 456 de 2017 y 568 de 2017, y sus Resoluciones Reglamentarias.
- b.- A la Personería de Bogotá, para que envíe información sobre el número total de las quejas recibidas de los diferentes actores del gremio de propietarios de taxis, taxista y empresas de taxímetros, asociaciones de propietarios de taxis, con relación los Decretos Distritales 456 de 2017 y 568 de 2017, y sus Resoluciones Reglamentarias.

ANEXOS

- 1.- Copia de la demanda para el archivo del juzgado.
- 2.- Copias de la demanda para el traslado a los demandados.
- 3.- Anexos documentales:
 - Anexo No. 1.- Certificación de la Suspensión de la Resolución 2163 de 2016, sobre la que se fundan las normas distritales, aquí acusadas.
 - Anexo No. 2.- Comunicación de la Personería de Bogotá, cumplimiento orden del Consejo de Estado frente a las normas Distritales, aquí acusadas.
 - Anexo No.3.- Comunicación del Ministerio de Transporte de fecha 13 de marzo de 2009
 - Anexo No. 4.- de la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 26 de noviembre de 2015. Concepto de Abogacía de Competencia.
 - Anexo No. 5.- De la Superintendencia de Industria y Comercio, de fecha 19 de Enero de 2018.
 - Anexo No. 6.- Comunicación de Ministerio de Transporte, en comunicación de fecha 23 de noviembre de 2016, bajo el radicado MT No. : 20164000493731.
 - Anexo No. 7.- De la Superintendencia de Industria y Comercio de fecha 28 de agosto de 2017.
 - Anexo No.8.- Fotocopia de la Comunicación del Ministerio de Transporte, de fecha 19 de septiembre de 2017, bajo el radicado MT No.: 20174100385301.
 - Decreto Distrital No. 456 de 2017 proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C, junto con el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
 - Decreto Distrital No. 568 de 2017 proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., junto con el Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.



67
446

- Resolución No. 220 de 2017, proferida por el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- Resolución No.103 de 2018, proferida por el Señor Secretario Distrital de Movilidad de Bogotá.
- Resolución 18898 de 2016 de la Superintendencia de Industria y Comercio.

NOTIFICACIONES

La Alcaldía Mayor de Bogotá, cuyo representante Legal es el Alcalde Mayor, Dr. Enrique Peñalosa Londoño, ubicada en la Carrera 8 No. 10-65 teléfono 3813000 de la ciudad de Bogotá, D.C.

A la Secretaría Distrital de Movilidad, en cabeza del Dr. Juan Pablo Bocarejo Suescún, Secretario Distrital de Movilidad, en la Calle 13 No. 37-35, teléfono 3649400, de la ciudad de Bogotá, D.C.

Los suscritos la recibiremos en la Secretaría del Juzgado o en la siguiente dirección de notificación judicial, Avenida Calle 32 No. 18-09, correos electrónicos taximetrosjm@hotmail.com y asprotaxbog@gmail.com. Celulares 300-4842468 y 3103185655, de la ciudad de Bogotá, D.C.

Atentamente,



CARLOS EDUARDO PEÑA GIL

C.C No. 19.125.951 de Bogotá



JOHN MAURICIO RAMIREZ OCHOA

C.C. No. 79.705.521 de Bogotá



