

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**



**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

**DECRETO NÚMERO**

**DE 2021**

Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 189 numeral 11 de la Constitución Política de Colombia, 3 numerales 2 y 6 de la Ley 105 de 1993, 11 y 17 de la Ley 336 de 1996, y

**CONSIDERANDO**

Que los literales b, d y e del artículo 2° de la Ley 105 de 1993 señalan que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, que la seguridad de las personas es una prioridad del sistema y del sector y que el transporte constituye un elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano;

Que el artículo 3° de la citada ley establece que 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 bajo el principio de acceso al transporte en condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad.

Así mismo, el numeral 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establece que la operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios, permitiéndose, de acuerdo con la reglamentación correspondiente, el transporte de lujo, turístico y especial, que no compita deslealmente con el sistema básico.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Que el artículo 3º de la ley 336 de 1996, establece que para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo.

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 establece que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo y que cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas.

Que adicionalmente el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados por el Ministerio de Transporte, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Que el artículo 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, establecen que en su condición rectora y orientadora del sector y del Sistema Nacional de Transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada 1% de los modos de transporte y que las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Que en concordancia con las disposiciones establecidas en la Ley 527 de 1999, se deben vincular a la prestación del servicio público de transporte, el empleo y la utilización de equipos y tecnologías de la información y las comunicaciones, las cuales contribuyen a la prestación de un servicio competitivo, dinámico, seguro y de fácil acceso.

Que el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el Decreto 2297 de 2015, regula la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.

Que se procedió a revisar la reglamentación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, encontrando necesario modificar algunas disposiciones contenidas en el Decreto 1079 de 2015, relacionadas entre otras, con el establecimiento de una única habilitación en la modalidad para los diferentes niveles de servicio establecidos básico y ecológico(a efectos de que las empresas y los propietarios puedan decidir en cuál de los niveles se prestará el servicio por el respectivo vehículo, siempre y cuando cumpla con las condiciones requeridas para el nivel; con el proceso de asignación de matrícula y fijación de capacidad transportadora, autorización de

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

plataformas y requisitos para la prestación del servicio público de transporte individual.

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

Que adicionalmente, se busca incentivar el uso de nuevas tecnologías, con vehículos de cero y bajas emisiones de cero emisiones, para nuevas capacidades transportadoras que resulten del estudio técnico, en cumplimiento de la función que le atañe al estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 1340 de 2009, se solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, entidad que manifestó, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Que en virtud de lo dispuesto en la Ley 962 de 2005 y el Decreto-ley 019 de 2012, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, entidad que manifestó: XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Que en consecuencia se hace necesario sustituir el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi con el fin de optimizar, mejorar y hacer más competitivo la prestación de este servicio acorde a las nuevas realidades del sector.

En mérito de lo expuesto,

### DECRETA

**Artículo 1.** Sustitúyase el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual queda así:

#### «CAPÍTULO 3

#### **Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi**

**Artículo 2.2.1.3.1. Objeto y Principios.** El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en ésta modalidad, las cuales deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y accesible, bajo los principios rectores del transporte, tales como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

**Artículo 2.2.1.3.2. Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, o las que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

**Artículo 2.2.1.3.3. Servicio público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi.** El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, legalmente constituida de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitada por autoridad competente en esta modalidad, bajo un contrato individual, donde se obliga con un usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde se solicita el servicio o se realiza la detención del vehículo de servicio público, hasta el lugar o sitio de destino indicado por el usuario, sin sujeción a rutas ni horarios y el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

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

- 1. Capacidad transportadora global de la modalidad:** Es el número total de vehículos requeridos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción específica, determinada por la autoridad competente, mediante un estudio técnico aprobado por el Ministerio Transporte.
- 2. Empresa de Persona Natural:** Se entiende como empresa, de persona natural, a la persona natural constituida legalmente bajo la normatividad colombiana como unidad de explotación económica permanente.
- 3. Municipios contiguos:** Son aquellos municipios que gozan de límites comunes.
- 4. Operador de Plataforma Tecnológica:** Aquella empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”* pasajeros en vehículo taxi y vehículos y conductores autorizados para prestarlo.

5. **Planilla única de viaje ocasional:** Es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi para la realización de manera excepcional de viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado.
6. **Vehículo no usado:** Es el vehículo automotor homologado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, que no ha sido comercializado dentro del año modelo asignado por el fabricante o ensamblador y que no ha sido sometido a registro inicial.
7. **Vehículo nuevo:** Es el vehículo automotor homologado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, comercializado durante el año modelo asignado por el fabricante o ensamblador y que no ha sido sometido a registro inicial.
8. **Vehículo Eléctrico:** Vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.
9. **Vehículo dedicado a Gas natural:** Fuente móvil terrestre que ha sido diseñado por el fabricante para operar exclusivamente con gas natural.
10. **Vehículo Híbrido.** Fuente móvil terrestre que ha sido fabricado para funcionar alternada o simultáneamente, mediante la combinación de un motor eléctrico y un motor de combustión interna. Pertenecen a esta categoría los vehículos híbridos en serie (incluyendo los vehículos eléctricos que cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica), híbridos en paralelo e híbridos enchufables.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

11. **Viaje Ocasional:** Es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte, a una empresa habilitada en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, para que uno de sus vehículos vinculados, pueda ocasionalmente prestar el servicio, en la misma modalidad, por fuera del radio de acción autorizado.
  
12. **Zonas de Primera y Última Milla de los Sistemas de Transporte:** Trayectos que ocurren desde las estaciones o paraderos de los Sistemas de Transporte hasta los destinos finales de los pasajeros.

### **SECCIÓN 1** **Autoridades competentes**

**Artículo 2.2.1.3.1.1. Autoridades de transporte.** Son autoridades de transporte competentes en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, las siguientes:

1. En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.
  
2. En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley: La Autoridad de Transporte Metropolitana.

Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

**Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y vigilancia.** La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, corresponde a los alcaldes municipales y/o distritales, o a la autoridad de transporte metropolitana, o en quien estos deleguen estas funciones, según corresponda al ámbito de su jurisdicción.

### **SECCIÓN 2** **Habilitación**

**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 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, persona natural o jurídica, para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada en ambos niveles de servicio. Si la empresa, persona natural o jurídica, pretende prestar el servicio de

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

transporte en una modalidad diferente, deberá acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

**Parágrafo.** Las autoridades de transporte competentes deberán conocer y resolver las solicitudes de habilitación de empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en su jurisdicción.

No podrá resolverse negativamente la solicitud de habilitación por razones asociadas a la disponibilidad de capacidad transportadora global existente de la modalidad en la jurisdicción. La empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular, por cambio de empresa, vehículos que ya hacen parte de la capacidad transportadora global de la modalidad existente en la respectiva jurisdicción.

**Artículo 2.2.1.3.2.2. Empresas nuevas.** Entiéndase por empresa nueva aquella que pretende obtener por primera vez habilitación en esta modalidad.

La solicitud de habilitación para el funcionamiento de una empresa nueva, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, debe reunir los requisitos, condiciones y obligaciones contempladas en esta sección. La empresa solicitante solo podrá prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, cuando la autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación en esta modalidad.

En caso de que las autoridades de inspección, vigilancia y control constaten que la empresa solicitante ha prestado el servicio público de transporte sin la habilitación, previa observancia del debido proceso, la autoridad de transporte competente, se la negará de plano y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses contados a partir del día en que se negó la habilitación por esta causa.

**Artículo 2.2.1.3.2.3. Requisitos de Habilitación para personas jurídicas.** Para obtener la habilitación y el permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, las personas jurídicas, deberán acreditar a la autoridad de transporte competente, los siguientes requisitos:

1. Solicitud de habilitación suscrita por el representante legal, indicando claramente el nombre o razón social, NIT, la dirección del domicilio principal, número de matrícula mercantil y dirección de sus establecimientos de comercio.
2. Contar con Certificado de Existencia y Representación Legal. Esta información será verificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), acudiendo a la consulta en línea de los certificados que requiera, siguiendo para ello lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019 de 2012 o la norma que la adiciones, modifique o sustituya

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

3. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
4. Estados financieros básicos debidamente certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las empresas recién constituidas sólo requerirán el balance general inicial.
5. 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.
6. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes SMMLV, de acuerdo con los siguientes montos, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE y debidamente ratificado por la Ley, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos:
  - a. **Nivel 1.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 200 SMMLV.
  - b. **Nivel 2.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 1.000.001 y 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 150 SMMLV.
  - c. **Nivel 3.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 500.001 y 1.000.000 de habitantes, las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 125 SMMLV.
  - d. **Nivel 4.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 200.001 y 500.000 habitantes, las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 100 SMMLV.
  - e. **Nivel 5.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas entre 100.000 y 200.000 habitantes, las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 75 SMMLV.
  - f. **Nivel 6.** En los Distritos, Municipios o Áreas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las empresas deben acreditar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV.

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de solicitar la habilitación.

En relación con las empresas de economía solidaria, para la demostración del capital pagado o patrimonio líquido de que trata este numeral, se observará el régimen económico precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 o las normas que las modifique, adicionen o sustituyan.



Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año calendario, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido en 0,25 SMMLV, por cada vehículo vinculado con el que finalizó el año inmediatamente anterior, para lo cual la autoridad competente, verificará el número de tarjetas de operación vigentes de vehículos vinculados a la empresa al 31 de diciembre del 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 que se constituyan para operar en un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido correspondiente a la sumatoria del número de habitantes de los municipios que conforman el área metropolitana.

7. 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.** Las empresas que cuenten con revisor fiscal podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 4, 5 y 6 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 se 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.

**Artículo 2.2.1.3.2.4. Requisitos para la habilitación de empresa de persona natural.** Para obtener la habilitación y la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, la empresa de persona natural, deberá acreditar a la autoridad de transporte competente, los siguientes requisitos:

1. Solicitud de habilitación suscrita por la persona natural, indicando claramente el número de cédula, el NIT, el número de su matrícula mercantil como comerciante persona natural, nombre y número de matrícula mercantil del establecimiento de comercio a través del cual desarrollará la actividad, así como la dirección del domicilio principal del empresario y la dirección o direcciones en que se encuentren ubicados sus demás establecimientos o sedes, si los tiene. La información de la matrícula y el establecimiento de comercio será verificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), acudiendo a la consulta en línea de los certificados que requiera, siguiendo para ello lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019 de 2012, o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de hasta cinco (5) vehículos, a su nombre.

La persona natural que pretenda habilitarse como empresa de persona natural y no sea propietaria o locatario de vehículos, deberá demostrar además de los requisitos establecidos en el presente artículo, un patrimonio líquido equivalente como mínimo a 50 SMMLV, adjuntando los respectivos estados financieros con sus notas y anexos.

2. Descripción y diseño de los distintivos que portarán los respectivos vehículos.

**Parágrafo 1.** Las empresas de persona natural, sin perjuicio de los requisitos establecidos para su habilitación, deberán sujetarse a todos los demás establecidos en el presente capítulo para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.

**Parágrafo 2.** Cuando la persona natural habilitada, o la que quiera habilitarse como tal, pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación cumpliendo también los requisitos establecidos en los numerales 4, 5, y 6 para la habilitación de personas jurídicas.

**Artículo 2.2.1.3.2.5 Costo para el trámite.** El costo del trámite para la habilitación de una empresa de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi tanto de persona natural como jurídica, a cargo de la autoridad de transporte competente, en ningún caso puede superar el valor de dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

**Artículo 2.2.1.3.2.6. Plazo para decidir.** Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días hábiles para decidir.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio, identificación de los vehículos de los cuales es propietario o locatario cuando corresponda, radio de acción y modalidad de servicio.

**Artículo 2.2.1.3.2.7. Vigencia de la habilitación.** Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente podrá, en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”* legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

**Artículo 2.2.1.3.2.8. De la Áreas Metropolitanas.** Constituida legalmente un área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitano. En consecuencia, las autoridades municipales o distritales no podrán habilitar empresas en esta modalidad con jurisdicción municipal o distrital.

**Artículo 2.2.1.3.2.9. Suministro de información.** Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

### SECCIÓN 3 Seguros

**Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas.** De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, que prestan el servicio público de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:
  - a) Muerte;
  - b) Incapacidad permanente;
  - c) Incapacidad temporal;
  - d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) SMMLV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:
  - a) Muerte o lesiones a una persona;
  - b) Daños a bienes de terceros;
  - c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) SMMLV, por persona.

**Parágrafo.** Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el pago del valor de la prima correspondiente a cada vehículo. En ningún caso, la empresa de transporte podrá establecer la obligación, con cargo al propietario del vehículo, de pagar sumas adicionales distintas al valor de la prima efectivamente causada para la cobertura del vehículo asegurado.

**Artículo 2.2.1.3.3.2. Seguro de accidentes personales.** Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis, autorizados por la empresa, con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:

- a) Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito, ocurridos durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo.
  
- b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.

La suma asegurada no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.

**Artículo 2.2.1.3.3.3. Vigencia de los seguros.** La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo será condición para la operación de los vehículos legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte en relación con los seguros de que trata el presente Capítulo, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

**Artículo 2.2.1.3.3.4. Fondo de responsabilidad.** Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el artículo 2.2.1.3.3.1 del presente decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Financiera o

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

**Artículo 2.2.1.3.3.5. Obligatoriedad de los seguros.** Las pólizas de seguros señaladas en el presente Capítulo se exigirán a todas las empresas habilitadas y serán, en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

#### SECCIÓN 4

##### Seguridad social para conductores

**Artículo 2.2.1.3.4.1.** Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y habilitadas, que prestan el servicio de transporte público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales y reglamentarias vigentes sobre la materia.

La empresa que viole lo dispuesto en este artículo incurrirá en una infracción a las normas de transporte contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la misma ley y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995, o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

#### SECCIÓN 5

##### Niveles de Servicio

**Artículo 2.2.1.3.5.1. Niveles de servicio** El servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi, tendrá los siguientes niveles de servicio:

1. **Nivel Básico.** Es el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi que se presta cumpliendo las condiciones de comodidad, accesibilidad, calidad y seguridad.
2. **Nivel Ecológico-** Es el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi que se presta con tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones conforme a la definición que sobre estos aspectos expidan el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y a la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones que expidan el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en cumplimiento del artículo 96 de la ley 1955 de 2019 o la norma que la adicione, modifique o sustituya. Hasta tanto se expida la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones, este nivel de servicio se ofrecerá a los usuarios

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

haciendo uso de vehículos híbridos de fábrica, eléctricos de fábrica o a gas natural dedicado, conforme a las definiciones adoptadas en el presente decreto.

## SECCIÓN 6

### De la prestación del servicio en los Niveles Básico y Ecológico

**Artículo.2.2.1.3.6.1 Del acceso al Servicio y la forma de pago por parte del usuario.** El usuario podrá acceder al servicio en los niveles básico y ecológico, solicitándolo y abordando el vehículo directamente en las vías, y con la posibilidad de pagar siempre en efectivo y opcionalmente mediante otros medios de pago.

**Parágrafo 1.** Sin perjuicio de lo anterior, podrán suministrarse mecanismos alternativos para que el usuario pueda acceder al servicio a través de canales de comunicación de voz ó datos, que permitan siempre el pago en efectivo y opcionalmente por medios electrónicos u otros medios de pago.

**Parágrafo 2.** Así mismo, el usuario podrá acceder al servicio a través de plataformas tecnológicas, caso en el cual deberá registrarse previamente a través de un operador de plataforma tecnológica y deberá realizar la solicitud del servicio cada vez que lo requiera por este medio. La liquidación del valor a cobrar al usuario siempre se efectuará a través de la Plataforma tecnológica, permitiendo el pago en efectivo y por medios electrónicos u otros medios de pago. En todo caso este valor deberá darse a conocer al usuario previamente a su inicio, para que acepte o no la prestación del servicio de transporte.

**Parágrafo 3.** Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran.

**Artículo 2.2.1.3.6.2. Permanencia en el servicio.** Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo o no usado.

En todo caso la autoridad de tránsito competente donde está registrado el vehículo debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio, antes de entregar la placa de servicio particular.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.6.3 Radio de acción.** El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos taxi, se presta de manera regular en:

**1. El radio de acción metropolitano:** Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios.

**2. El radio de acción distrital o municipal:** Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

**Parágrafo.** En ningún caso el Servicio Público de Transporte terrestre individual de pasajeros en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.

**Artículo 2.2.1.3.6.4. Planilla de viaje ocasional.** En los casos que el Ministerio de Transporte autorice a una empresa habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi para los niveles básico y ecológico, para que uno de sus vehículos vinculados, pueda ocasionalmente prestar el servicio, en la misma modalidad, por fuera del radio de acción autorizado, se deberá portar planilla única de viaje ocasional.

**Parágrafo 1.** No se exigirá el uso de planilla única de viaje ocasional para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi para el nivel básico y ecológico, entre las veintidós 22 horas de un día y las cuatro 4 horas del día siguiente.

**Parágrafo 2.** No se exigirá el uso de planilla de viaje ocasional, entre aquellos municipios ribereños o conurbados cuyos cascos urbanos se encuentren separados por un río y unidos por un puente, en zona urbana o rural, únicamente para los viajes que tengan origen en el municipio donde esté matriculado el vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

**Artículo 2.2.1.3.6.5. Prestación del servicio en aeropuertos.** El servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi entre un aeropuerto que sirve a una Área Metropolitana o a la capital del departamento, que está ubicado en un municipio diferente a éstas, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o del área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable de la subdirección de transporte del Ministerio de Transporte los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo, desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.

## SECCIÓN 7

### Equipos, Vinculación y Desvinculación

**Artículo 2.2.1.3.7.1. Equipos** El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en los diferentes niveles de servicio, se prestará en equipos matriculados o registrados para dicho servicio y debidamente homologados por el Ministerio de Transporte, y deberán contar con los dispositivos de seguridad activa y pasiva establecidos en la Resolución 3752 de 2015 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

**Parágrafo 2.** Las autoridades de tránsito y transporte competentes deberán estimular el uso de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. . Para el efecto, podrán establecer medidas especiales en aspectos tales como excepciones a medidas de restricción del tránsito, acceso preferencial a zonas y servicios, zonas de parqueo diferencial, entre otras.

Hasta tanto se expidan la definición de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones y su reglamentación, la presente disposición será aplicable a tecnologías vehiculares híbridos de fábrica, eléctricos de fábrica o a gas natural dedicado, conforme a las definiciones adoptadas en el presente Decreto.

**Artículo 2.2.1.3.7.2. Vinculación.** La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de éste al parque automotor con el que contará dicha empresa y el cual operará bajo la responsabilidad de esta.

La vinculación se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o locatario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

**Artículo 2.2.1.3.7.3. Contrato de vinculación.** El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes.
2. Término del contrato.
3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.
4. Ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario



Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración de un contrato de vinculación.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero - leasing-, el contrato de vinculación lo suscribirá el locatario, previa autorización del representante legal de la sociedad de leasing.

**Artículo 2.2.1.3.7.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo.** En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, conservando su derecho de matrícula por reposición, dentro del término de dieciocho (18) meses, contados a partir de la fecha de ocurrido el hecho. Vencido este término el derecho de matrícula por reposición quedará a disposición de la autoridad de transporte de la jurisdicción para la respectiva asignación mediante sorteo público.

**Artículo 2.2.1.3.7.5. Cambio de empresa.** La empresa a la cual se vinculará el vehículo deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos para obtener la tarjeta de operación. Para el cambio de empresa no se requerirá concepto de disponibilidad de capacidad transportadora relacionado con la empresa a la cual se traslada el vehículo.

**Parágrafo 1.** El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos que pertenezcan a un mismo distrito, municipio o área metropolitana.

**Parágrafo 2.** De conformidad con lo previsto en las normas vigentes sobre promoción de la competencia no se podrá condicionar la vinculación o desvinculación de los vehículos a las empresas de transporte 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.

**Artículo 2.2.1.3.7.6. Desvinculación administrativa.** Sin perjuicio de la responsabilidad civil y comercial que de ello se derive, cualquiera de las partes que suscribió el contrato de vinculación, podrá solicitar en cualquier tiempo la desvinculación del vehículo a la autoridad de transporte competente, para lo cual se deberá adjuntar carta de aceptación de la vinculación del vehículo expedida por la nueva empresa, con excepción de:

1. Las solicitudes de desvinculación que se presenten con ocasión de la desintegración física del vehículo, caso en el cual se deberá presentar carta suscrita con el compromiso de someter a desintegración física del vehículo o,
2. Que la solicitud de desvinculación se realice con ocasión del cambio de servicio de público a particular, caso en el cual deberá aportar el acto administrativo expedido por la autoridad de tránsito competente en el cual se acredite el cambio de servicio.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Una vez radicada la solicitud de desvinculación, ante la autoridad de transporte competente, el solicitante de la misma deberá comunicar a la contraparte, a través de correo certificado a la dirección del domicilio registrada en el contrato de vinculación entre las partes, en un término no superior a cinco (5) días contados a partir de la radicación y allegar copia de la misma a la autoridad de transporte competente.

Una vez allegada la comunicación de que trata el inciso anterior, la autoridad de transporte competente deberá resolver la solicitud de desvinculación dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de la comunicación, sin que pueda exigir condición diferente a la que se hace referencia en el presente artículo.

**Parágrafo 1.** No procederá la desvinculación administrativa hasta tanto no se aporte la carta de aceptación de la nueva vinculación.

**Parágrafo 2.** En todo caso, el propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio con el vehículo a otra empresa, hasta tanto la desvinculación no se le haya autorizado y se perfeccione la nueva vinculación; la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

**Parágrafo 3.** De conformidad con el artículo siguiente del presente Decreto, la desvinculación del vehículo no es condición suficiente para el ingreso por incremento de un vehículo al parque automotor de este servicio en un distrito, municipio o área metropolitana.

Los vehículos desvinculados podrán vincularse a cualquiera de las empresas de transporte habilitadas en esta modalidad al interior de la misma jurisdicción.

**Parágrafo 4.** Cuando los vehículos realicen el proceso de desintegración con fines de reposición, se entenderá que cesa la obligación de permanecer vinculado a la empresa de transporte con la cual se suscribió el contrato, desde el día en que se materialice la desintegración, por la imposibilidad física de continuar con la ejecución del mismo.

Lo anterior, sin perjuicio del cumplimiento de las demás obligaciones que tenga el propietario del vehículo con la empresa de la que se desvincula. En todo caso, esta contará con las vías legales respectivas para el cobro de lo debido.

Para la vinculación del nuevo vehículo, el propietario podrá ingresar a la empresa y nivel de servicio que escoja dentro de la misma jurisdicción.

## **SECCIÓN 8**

### **Determinación de necesidades de equipo y asignación de nuevas matrículas**

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.8.1. Capacidad Transportadora Global de la Modalidad:** Las autoridades de transporte competentes de la jurisdicción, mediante estudio técnico aprobado por el Ministerio de Transporte, determinarán la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en su jurisdicción.

**Artículo 2.2.1.3.8.2. Ingreso de los vehículos.** El ingreso de vehículos a la capacidad transportadora global de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en una jurisdicción -distrito, municipio o área metropolitana-, implica la matrícula de un vehículo nuevo o no usado y podrá ser por incremento o por reposición:

1. Será por incremento cuando el ingreso del vehículo implique un aumento en el número de vehículos que conforman la capacidad transportadora global en la modalidad en la respectiva jurisdicción.
2. Será por reposición, cuando el ingreso del vehículo no afecta el número de vehículos que conforman la capacidad transportadora global de la modalidad en la jurisdicción, pues se realiza para sustituir otro, al que se le cancela la matrícula o se le autoriza el cambio de servicio de público a particular.

**Parágrafo 1.** No se podrá autorizar el ingreso por incremento de vehículos a la capacidad transportadora global de esta modalidad en la jurisdicción, hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo, mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

No obstante, podrán establecerse programas especiales o pruebas pilotos, que procuren optimizar condiciones de calidad, seguridad o comodidad del servicio, autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto específico determine esta cartera en conjunto con la autoridad territorial competente.

**Parágrafo 2.** El estudio para la determinación de la capacidad transportadora global o cualquiera de sus incrementos, en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de la jurisdicción, que realicen las autoridades de transporte competentes en su jurisdicción, deberá contar con la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 3** El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición a la Capacidad Transportadora Global de la Modalidad en una jurisdicción, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos o no usados. Se exceptúan aquellos vehículos que sean parte de programas especiales o pruebas pilotos autorizadas por el Ministerio de Transporte, previo el cumplimiento de los lineamientos que para el efecto determine esta cartera ministerial en conjunto con la autoridad territorial competente.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Parágrafo 4.** Como apoyo al desarrollo de políticas de movilidad sostenible y segura en los municipios, distritos y áreas metropolitanas, en relación con el uso de vehículos eléctricos de fábrica, se autoriza con la expedición del presente Decreto, por una única vez en la jurisdicción, a las autoridades competentes de transporte, para incrementar la capacidad transportadora global de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi de su jurisdicción, hasta máximo en un uno por ciento (1%), sin el estudio técnico de que trata el presente artículo. Los vehículos que ingresen deberán ser eléctricos de fábrica y harán parte del nivel de servicio ecológico.

En la asignación del derecho de matrícula, para el ingreso por incremento para copar este porcentaje se tendrá en cuenta lo siguiente:

- a. Si a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, existen vehículos matriculados y operando dentro de la jurisdicción, al amparo de programas especiales o pruebas pilotos autorizados por el Ministerio de Transporte para estimular el uso de vehículos eléctricos de fábrica, que no hacen parte de la capacidad transportadora global de la jurisdicción, estos adquieren el derecho a ser incorporados a la capacidad transportadora global de la jurisdicción dentro del porcentaje de incremento de que trata el presente artículo.
- b. De no coparse el uno por ciento (1%) de incremento, con los vehículos de que trata el literal anterior, o si en la jurisdicción no existen programas especiales o pilotos para estimular el uso de vehículos eléctricos de fábrica a la fecha de entrada en vigencia de esta disposición, se podrá copar con vehículos eléctricos de fábrica nuevos o no usados de . En este caso, a asignación del derecho de matrícula, se hará por sorteo público entre los actuales propietarios y conductores de los vehículos tipo taxi del nivel básico en la jurisdicción, garantizando el libre acceso de los interesados en igualdad de condiciones y se asignará máximo un derecho de matrícula de un (1) vehículo por participante.

La base para el cálculo de este porcentaje corresponderá al número de vehículos taxi que conforman la capacidad transportadora global de la modalidad en la jurisdicción a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto.

**Artículo 2.2.1.3.8.3. Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo.** La determinación de la capacidad transportadora global en la modalidad de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi y los incrementos de la misma son competencia de la autoridad de transporte de la jurisdicción, quien para el efecto deberá realizar el estudio técnico al que se refiere esta disposición, a más tardar pasados dieciocho (18) meses contados a partir de la fecha de la entrada en vigencia de la presente disposición y en adelante al menos una vez cada cuatro (4) años.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Parágrafo 1.** El Ministerio de Transporte reglamentará el procedimiento y los parámetros para la elaboración del estudio técnico de que trata el presente artículo.

Hasta tanto se expida dicha reglamentación, los estudios de determinación de necesidad de equipos se elaborarán teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. Características de la oferta. Con el fin de determinar la oferta existente de taxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y del parque automotor que presta esta clase de servicio en el respectivo distrito, municipio o área metropolitana.

2. Determinación de las necesidades de equipo. Para determinar las necesidades de los equipos, la autoridad de transporte competente deberá llevar a cabo las siguientes actividades:

A) Recolección de información por métodos de encuestas:

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el ciento por ciento (100%) de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad del parque automotor que ofrece este servicio.

En caso de que la jurisdicción cuente con información estadística proveniente de plataformas tecnológicas debidamente registradas, podrá hacerse uso de la información allí recopilada de manera complementaria a las encuestas antes descritas.

B) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo:

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.

3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario, podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

**Parágrafo 2.** Los municipios, distritos o áreas metropolitanas que a la fecha de entrada en vigencia de la presente sustitución ya tengan determinada la capacidad transportadora de su jurisdicción, se entenderá que esta constituye la capacidad transportadora global de que trata el presente capítulo y no requerirá ser fijada mediante un nuevo acto administrativo hasta tanto no se cuente con nuevos estudios que determine su incremento.

**Parágrafo 3.** En las áreas metropolitanas, el estudio técnico para la determinación de las necesidades de equipo y en consecuencia para fijar la capacidad transportadora global de esa jurisdicción, deberá realizarse por la autoridad de transporte metropolitana y deberá comprender a todos los municipios que la conforman. Por tanto, los respectivos alcaldes de los municipios que conforman un área metropolitana legalmente constituida no podrán autorizar capacidades transportadoras individualmente para sus municipios.

**Artículo 2.2.1.3.8.4. Asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento.** La autoridad de transporte competente de la jurisdicción asignará por sorteo público el derecho de matrícula para el ingreso por incremento de un vehículo a la capacidad transportadora global de la modalidad, de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones.

**Parágrafo 1.** En el sorteo público se deberá promover el uso de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones, conforme a la definición que sobre estos aspectos que expidan el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en cumplimiento del artículo 96 de la ley 1955 de 2019 o la norma que la adicione, modifique o sustituya, dando prelación en la asignación del derecho de matrícula para el ingreso por incremento, a los interesados que suscriban un compromiso irrevocable de registrar un vehículo para el nivel de servicio ecológico. En este caso, se asignará el derecho de matrícula de máximo un vehículo (1) por solicitante.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Hasta tanto se expidan la definición de energéticos de bajas o cero emisiones y su reglamentación, la presente disposición será aplicable a tecnologías vehiculares híbridos, eléctricos de fábrica o a gas natural dedicado.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones mínimas para la realización del sorteo.

**Parágrafo 3.** No se fijará capacidad transportadora alguna a ninguna empresa. Los propietarios de los vehículos que conforman la Capacidad Transportadora Global de la modalidad en una jurisdicción, podrán vincularlos a cualquiera de las empresas habilitadas en esa jurisdicción. Igualmente, para el trámite de cambio de empresa no se requerirá concepto de disponibilidad de capacidad transportadora relacionado con la empresa a la cual se traslada el vehículo.

## SECCIÓN 9

### Tarjeta de operación y tarjeta de control,

**Artículo 2.2.1.3.9.1. Tarjeta de Operación.** La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi, en ambos niveles de servicio dentro del radio de acción autorizado.

Cuando se trate de áreas metropolitanas, la tarjeta de operación facultará la movilización en todos los municipios que conformen dicho ente territorial, sin sujeción a ninguna otra autorización.

**Artículo 2.2.1.3.9.2. Expedición de la Tarjeta de Operación.** La autoridad de transporte competente expedirá en su jurisdicción la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a una empresa, persona natural o jurídica, debidamente habilitada en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo Taxi en ambos niveles de servicio.

Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de operación pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos.

**Artículo 2.2.1.3.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación.** La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación y/o a la vinculación del vehículo. Una vez cancelada la matrícula de un vehículo deberá cancelarse automáticamente la tarjeta de operación.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.9.4. Contenido de la Tarjeta de Operación.** La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

1. Datos de la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. Datos del vehículo: clase, marca, modelo, placa, capacidad de pasajeros, y tipo de combustible.
3. Otros: nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.
4. Número de registro asignado al vehículo en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial conforme a lo dispuesto en este capítulo.

**Artículo 2.2.1.3.9.5. Requisitos para obtener o renovar la tarjeta de Operación.** Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente lo siguiente:

1. Solicitud del representante legal de la empresa, persona natural o jurídica, indicando los datos del vehículo referentes a: Nivel de servicio que prestará; clase, marca, modelo, placa, capacidad y tipo de combustible.

En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, la solicitud deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.

2. Certificación del representante legal de la empresa sobre la existencia del contrato de vinculación vigente del vehículo. En el caso que la empresa, persona natural o jurídica, sea propietaria del equipo, deberá informar esta condición, indicando el número de la licencia de tránsito correspondiente.
3. Número de la licencia de tránsito del vehículo.
4. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado en la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa.
5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo para los vehículos, acreditando que el vehículo para el que solicita la tarjeta de operación hace parte de dicho programa.
6. 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.



Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

En todo caso la autoridad competente, antes de expedir la tarjeta de operación deberá verificara través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, que el vehículo cuenta con seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT y revisión técnico-mecánica, vigentes.

**Parágrafo 1.** En caso de duplicado por perdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

**Artículo 2.2.1.3.9.6. Obligación de gestionar la Tarjeta de Operación.** Es obligación de la empresa, persona natural o jurídica, gestionar la tarjeta de operación de la totalidad de los vehículos propios y vinculados con los que operará y entregarlas oportunamente a sus propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con un (1) mes de anticipación a la fecha de vencimiento, para lo cual, los propietarios de los equipos deberán manifestar por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento, su deseo de renovarla.

Una vez radicada la solicitud de expedición de tarjeta de operación la autoridad de transporte competente deberá resolverla dentro del término de quince (15) días calendario siguientes a la radicación de la solicitud. La información de la tarjeta de operación deberá mantenerse actualizada por la autoridad competente y por la empresa en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial conforme a lo dispuesto en este capítulo.

En el evento que la solicitud de tarjeta de operación se presente incompleta, la autoridad de transporte deberá agotar el procedimiento establecido en la Ley 1437 de 2011 para tal efecto y en caso de que no se subsane el requerimiento efectuado por la autoridad de transporte competente, se entenderá desistida la solicitud y la empresa deberá volver a presentar la solicitud de expedición de tarjeta de operación. Esta información deberá mantenerse actualizada en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial conforme a lo dispuesto en este capítulo.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios y/o tenedores de los vehículos, por concepto de la tramitación de la tarjeta de operación.

Hasta tanto no se haya implementado la tarjeta de operación digital conforme a la reglamentación que para este efecto expida el Ministerio de Transporte, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa, dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación.

**Parágrafo.** El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente artículo, dará lugar a las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar por parte de la autoridad de inspección, vigilancia y control competente.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.9.7. Obligación de portar la Tarjeta de Operación.** El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

**Artículo 2.2.1.3.9.8. Retención de la Tarjeta de Operación.** Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

**Artículo 2.2.1.3.9.9. Tarjeta de Control.** La Tarjeta de Control es un documento de transporte, individual e intransferible que sustenta la operación del vehículo y acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte, persona natural o jurídica, debidamente habilitada, que la expide y a la que se encuentra vinculado el equipo que conduce.

**Parágrafo 1.** La Tarjeta de Control tendrá una vigencia bimensual y por lo tanto deberá ser renovada por la empresa con la misma periodicidad.

En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.

Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor.

**Parágrafo 2.** Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y renovación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014.

**Artículo 2.2.1.3.9.10. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control.** Para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:

- a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, las empresas están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales y reglamentarias vigentes sobre la materia.
- b) Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, el número de la tarjeta de control asignado al conductor y la

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

identificación completa del mismo, garantizando que al momento del registro todos los requisitos del conductor se cumplan, al igual que los del vehículo que conducirá (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico - mecánica y la tarjeta de operación).

- c) La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.

**Parágrafo 1.** Los programas de formación basada en competencias laborales para conductores de servicio público impartidos por el Sena y/o las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano, serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores, una vez lo determine el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 2.** Las autoridades de transporte podrán establecer herramientas para que el trámite de expedición de la tarjeta de control pueda ser realizado por las empresas de transporte de manera virtual y cuya información quede registrada en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos.

**Artículo 2.2.1.3.9.11. Contenido de la Tarjeta de Control.** La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:

- a) Fotografía reciente del conductor
- b) Número de la tarjeta de control asignado por la empresa
- c) Nombre completo del conductor
- d) Grupo Sanguíneo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado
- e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria
- f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera
- g) Firma de la empresa donde conste la fecha de la vigencia de la tarjeta de control.
- h) Número interno del vehículo.
- i) Información relacionada con liquidación del costo del servicio público a la tarifa oficialmente autorizada en el respectivo municipio.
- j) Número de Registro asignado al conductor en el Sistema de Información y Registro implementado por la autoridad territorial conforme a lo dispuesto en este capítulo.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.9.12. Obligación de portar la Tarjeta de Control.** Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo acreditando a un conductor específico como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte, natural o jurídica, debidamente habilitada que la expide y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, los conductores portarán en un lugar visible al usuario la Tarjeta de Control impresa.

Parágrafo. Hasta tanto el Ministerio de Transporte no reglamente la Tarjeta de Control digital, será exigible la tarjeta de control física.

**Artículo 2.2.1.3.9.13.** Entrega de los documentos de transporte. Las empresas de transporte no podrán retener los documentos que soportan la operación del transporte de los vehículos y de los conductores (tarjeta de operación y tarjeta de control), sujetando su entrega al cumplimiento de las obligaciones dinerarias pactadas en el contrato de vinculación.

## SECCION 10 Tarifas

**Artículo 2.2.1.3.10.1. Estudios de costos para el establecimiento de la tarifa.** La autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana, según corresponda, elaborará o actualizará, dentro de los sesenta (60) primeros días calendario de cada año, los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas en su jurisdicción, teniendo en cuenta:

**1. Tarifa para el nivel de servicio básico:** Este nivel de servicio tendrá una “tarifa base regulada”, establecida por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, y deberá ser calculada teniendo como fundamento los resultados del estudio de costos, realizado conforme a la metodología establecida por el Ministerio de Transporte en la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Adicionalmente, podrán establecerse primas o cobros, fijos, entre otros criterios para: periodos específicos del año tales como festividades, vacaciones o eventos; horarios predeterminados, por ejemplo dependiendo de la demanda del servicio, o en un área o sector de la jurisdicción con características especiales o zonas predeterminadas por alta o baja congestión; o a zonas suburbanas; siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente. Las primas o cobros adicionales antes referidos, se determinarán en valores fijos, que se sumarán a la liquidación del costo del valor del servicio calculado con “la tarifa base regulada” oficialmente autorizada.

**2. Tarifa para nivel de servicio Ecológico:** Este nivel de servicio tendrá una “tarifa mínima” establecida oficialmente por la autoridad de transporte competentes de la jurisdicción, que resultará de sumar a la “tarifa base regulada”

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

que haya sido oficialmente autorizada para el nivel de servicio básico, un valor extra asociado a factores por calidad, y operación.

Parágrafo 1. Para los dos niveles de servicio, cuando el usuario acceda al servicio a través del uso de plataforma tecnológica, se deberán estructurar factores de cálculo que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos, que se adicionarán al valor liquidado como costo del servicio público calculado con base en la “tarifa base regulada” o la “tarifa mínima”, oficialmente autorizada, según corresponda al nivel de servicio. Estos valores dinámicos se relacionarán con tiempos de espera, congestión, demanda, desplazamiento a zonas suburbanas, entre otros. En todo caso, estas primas o cobros dinámicos adicionales, para su aplicación, deberán también estar debidamente justificados técnica y económicamente, en el estudio de que trata este artículo.

Así mismo, se podrán establecer herramientas en la plataforma tecnológica, que permitan a los usuarios voluntariamente ofrecer sumas adicionales al valor liquidado para el servicio.

**Parágrafo 2.** Para los dos niveles de servicio, toda la información relacionada con el cálculo de las tarifas y la liquidación del costo del servicio público deberá estar disponible para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran.

**Artículo 2.2.1.3.10.2. Liquidación del valor a cobrar al usuario.** El valor del servicio deberá ser liquidado de conformidad con las tarifas previamente fijadas por la autoridad de transporte competente, según el nivel de servicio, en pesos colombianos, así:

1. Cuando el usuario acceda al servicio directamente en la vía o través de canales de comunicación de voz o datos, la liquidación del valor del servicio deberá realizarse haciendo uso de:
  - a) Un dispositivo electrónico instalado en el vehículo, o
  - b) A través de las tarifas oficiales publicadas en un aviso de fácil lectura para el usuario ubicado en el vehículo.
2. Cuando el usuario acceda al servicio a través de plataforma tecnológica la liquidación del valor a cobrar al usuario se hará siempre por medio de la misma y deberá darse a conocer a este previamente a su inicio para que acepte o no la prestación del servicio de transporte.

**Parágrafo 1.** El dispositivo electrónico instalado en el vehículo al que se refiere el literal a) del numeral 1. del presente artículo, deberá cumplir el reglamento del control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos conforme a lo establecido en la Resolución 88918 del 2017, o las normas que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

Cuando se use plataforma tecnológica, el dispositivo a usar para liquidar el costo del servicio corresponderá a un módulo que será parte del conjunto de elementos tecnológicos componentes de la plataforma tecnológica. Módulo cuya funcionalidad deberá ser certificada por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción

**Parágrafo 2.** En todo caso, al finalizar el servicio se le deberá proporcionar al usuario un comprobante físico o electrónico, según corresponda, en el que se detalle el valor final del servicio y la discriminación de los ítems aplicados según el modelo tarifario establecido por las autoridades de transporte.

**Parágrafo 3,** En todo caso, sin importar si se usa dispositivo electrónico, tarifas oficiales publicadas en un aviso o a través de módulo de plataforma tecnológica, la base de liquidación del costo del servicio público será la tarifa oficialmente autorizada en la jurisdicción para el nivel de servicio que corresponda. Igualmente, se deberá tener en cuenta las primas o cobros fijos, las primas o cobros dinámicos y las propinas según correspondan al nivel de servicio que se preste.

## **SECCIÓN 11**

### **Sistema de Información y Registro**

**Artículo 2.2.1.3.11.1. Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos.** Las autoridades de transporte competentes en cada jurisdicción, deberán implementar y mantener actualizado, un Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, que en línea y en tiempo real, permita registrar e identificar plenamente a las empresas habilitadas, los conductores con tarjeta de control y los vehículos con tarjeta de operación, vigentes, de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi que operen legalmente en su jurisdicción.

El sistema de información que se utilice deberá:

- a) Cumplir los estándares definidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, conforme a lo establecido en el Decreto 1078 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web.
- b) Garantizar que las empresas de transporte, personas naturales o jurídicas, accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos e

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

identificándolos plenamente. De la misma forma las tarjetas de operación y tarjetas de control vigentes.

- c) Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte, la validación de la información presentada por las empresas, previo a su cargue en el registro público, garantizando la trazabilidad del cumplimiento de requisitos de los trámites de registro del conductor, registro del vehículo, expedición de tarjeta de operación, registro de tarjeta de control y la generación de alertas por inconsistencias.
- d) Permitir el acceso a las plataformas tecnológicas debidamente registradas, para la verificación de conductores, vehículos, tarjetas de operación y tarjetas de control autorizadas vigentes.
- e) Permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información observando en todo caso el cumplimiento del Régimen General de Protección de Datos Personales de la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios o las que las que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

**Parágrafo 1.** Los municipios de categorías especial, primera y segunda, tendrán hasta el 31 de diciembre de 2021 para acreditar ante el Ministerio de Transporte la implementación del Sistema de Información y Registro de que trata el presente artículo. Los demás municipios hasta el 30 de junio de 2022.

**Artículo 2.2.1.3.11.2. Reporte de información.** Las empresas de transporte accederán en línea y en tiempo real al Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores y los vehículos.

**Parágrafo 1.** El Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, deberá contener como mínimo para cada uno de los vehículos la siguiente información:

- a) Número de licencia de Tránsito, placa, serie, modelo, marca, capacidad de pasajeros, tipo de combustible o energético.
- b) Identificación de la empresa a la que se encuentra vinculado.
- c) Número interno asignado por la empresa.
- d) Datos del propietario del vehículo.
- e) Número asignado al vehículo por el Sistema de Información y Registro.
- f) Número de la tarjeta de operación y vigencia

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

g) Nivel servicio autorizado

**Parágrafo 2.** Información de los conductores. El Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, deberá contener como mínimo para cada uno de los conductores la siguiente información:

- a) Fotografía reciente del conductor.
- b) Nombre completo y número del documento de identificación del conductor.
- c) Grupo Sanguíneo y factor RH e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado.
- d) Teléfono y dirección de domicilio del conductor.
- e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria.
- f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera y número de la tarjeta de operación.
- g) Número asignado al conductor por el Sistema de Información y Registro
- h) Historial de infracciones al tránsito.
- i) Número de la tarjeta de control y vigencia.
- j) Otros, historial del conductor, ranking, calificación, formación, reconocimientos, sanciones y amonestaciones.

**Parágrafo 3°.** La información de que trata el presente artículo deberá ser manejada por parte de las autoridades competentes, de conformidad con las normas vigentes sobre la protección de datos. La información mínima deberá estandarizarse cumpliendo los lineamientos de interoperabilidad y lenguaje común de intercambio de información establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los que se expidan por el Ministerio de Transporte para la correcta interconexión de este Sistema al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

**Parágrafo 4** El Ministerio de Transporte, establecerá los lineamientos para que las autoridades de transporte en su jurisdicción, carguen y mantengan actualizada la información contenida en el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y Vehículos, a que se refiere este capítulo, al Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

**Parágrafo 5°.** Hasta tanto inicie operación el Sistema de Información y Registro de Empresas, Conductores y de Vehículos, en la jurisdicción correspondiente, los reportes de que trata el presente artículo deberán realizarse ante la autoridad competente de transporte como mínimo una vez al mes.

## SECCIÓN 12



Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

### **Desarrollo de competencias para conductores**

**Artículo 2.2.1.3.12.1. Programa de formación para el desarrollo de competencias para conductores.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará y promoverá la formación basada en competencias laborales para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad, en un plazo de seis (6) meses, prorrogables por seis (6) meses más, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente sustitución.

Los programas de formación basada en competencias laborales para conductores de servicio público de transporte terrestre podrán ser impartidos por el SENA y las Instituciones de educación para el trabajo y el desarrollo humano y serán exigibles para otorgar la tarjeta de control a los conductores a partir de la fecha en que determine el Ministerio de Transporte.

### **SECCIÓN 13 Plataformas Tecnológicas**

**Artículo 2.2.1.3.13.1 Condiciones mínimas de las plataformas.** Los operadores de las plataformas tecnológicas tienen por función actuar como intermediarios del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, conectando al usuario con conductores y vehículos, legalmente autorizados para prestarlo en los diferentes niveles de servicio. Para el efecto, los operadores de las plataformas tecnológicas deberán cumplir con las siguientes condiciones mínimas y las que se establezcan en la regulación que determine el Ministerio de Transporte:

1. Efectuar la intermediación conectando a los usuarios del servicio únicamente con conductores que cuenten con tarjeta de control vigente y vehículos que posean tarjeta de operación vigente, en los términos del presente decreto.
2. Brindar herramientas que permitan controlar las condiciones de calidad, seguridad, e idoneidad del servicio.
3. Permitir a través de la plataforma tecnológica el cálculo de la liquidación del valor final a cobrar al usuario por el servicio, garantizando que dicha liquidación se calcule siempre usando como base la tarifa oficialmente autorizada por la autoridad competente de la jurisdicción, para cada nivel de servicio.

En consecuencia, las plataformas tecnológicas autorizadas por el Ministerio de Transporte deberán disponer de las funcionalidades requeridas para el correcto cálculo de la tarifa y de la liquidación del costo del servicio. Este módulo tarifario,

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

será parte del conjunto de elementos tecnológicos que la componen y deberá ser certificado por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción.

4. Garantizar que el valor final a cobrar al usuario se dé a conocer de manera previa a la confirmación del servicio por parte del usuario, discriminando de manera detallada los factores que hacen parte de la liquidación del mismo para que el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar la solicitud del servicio.

5. Proporcionar previo al inicio del servicio, y en doble vía, información clara, veraz y suficiente, como mínimo sobre: el nombre y apellido del conductor y número de la tarjeta de control que lo autoriza; características e identificación del vehículo tales como placa, marca, color, modelo, tipo de combustible, número de la tarjeta de operación que lo autoriza y nivel de servicio, así como el nombre y apellido del solicitante del servicio, y origen, destino y recorrido previsto para el servicio.

7. Entregar al usuario la factura electrónica que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor discriminando de manera detallada los factores que hacen parte de la liquidación del mismo, origen y destino del servicio, nivel de servicio, datos principales como: empresa de transporte, identificación del vehículo y número de la tarjeta de operación y nombre y apellido del conductor y número de la tarjeta de control.

8. Garantizar el monitoreo del cumplimiento de los servicios requeridos por los usuarios.

9. Contar con herramientas que permitan recibir, tramitar y responder peticiones, quejas y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio y un sistema de calificación de los conductores.

10. Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada, de forma electrónica.

11. Asegurar la interoperabilidad de la plataforma tecnológica con el Sistema de Información y Registro de Empresas, Vehículos y Conductores dispuesto por la autoridad de transporte competente de la jurisdicción, de tal forma que garanticen que interrelacionan al usuario únicamente con conductores que poseen tarjeta de control, que tengan vigente su afiliación al sistema de

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

seguridad social y que conducen vehículos autorizados con tarjeta de operación vigente.

**Parágrafo 1.** Las plataformas tecnológicas que se usen para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo taxi, podrán ser de las empresas de transporte terrestre automotor individual de pasajeros debidamente habilitadas para esta modalidad o de personas naturales o jurídicas distintas a la mismas, siempre que cumplan con las condiciones mínimas establecidas en la presente sección y las que establezca el Ministerio de Transporte.

Los conductores autorizados para prestar el servicio, podrán elegir libremente y hacer uso de una o varias plataformas tecnológicas debidamente registradas.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte, reglamentará las condiciones para el Registro de plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

#### **SECCIÓN 14** **Condiciones Excepcionales**

**Artículo 2.2.3.14.1. Condiciones excepcionales para la prestación del servicio.** Las autoridades de transporte competentes podrán de manera excepcional autorizar en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en ambos niveles de servicio, el servicio compartido para suplir la demanda insatisfecha en zonas de primera o última milla de los Sistemas de Transporte en donde se requiera.

**Parágrafo 1.** Los servicios compartidos son aquellos en los que la autoridad de transporte del servicio público individual de pasajeros, previo concepto favorable del Ente Gestor de los Sistemas de Transporte, establece un recorrido preestablecido para el servicio, permitiendo que en un mismo recorrido recoger a distintos pasajeros que no tienen relación entre sí.

En todo caso, para el concepto favorable del Ente Gestor, se deberán considerar las disposiciones establecidas en los contratos de concesión de los Sistemas de Transporte previamente suscritos.

**Parágrafo 2.** La autoridad de Transporte del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberá realizar los estudios técnicos para determinar la demanda insatisfecha.

#### **SECCIÓN 15** **Disposiciones finales**

**Artículo 2.2.1.3.15.1. Vehículos en leasing y Renting.** Cuando los vehículos hayan sido adquiridos en las modalidades leasing o renting, las obligaciones que corresponden a los propietarios de los vehículos respecto de los conductores de

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se entenderán a cargo del locatario de los equipos.

**Artículo 2.2.1.3.15.2. Mantenimiento de la habilitación.** Las empresas, personas naturales o jurídicas, actualmente habilitadas para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el nivel de servicio básico o ecológico, mantendrán su habilitación y se considerarán autorizadas para prestar el servicio indistintamente del nivel de servicio.

**Artículo 2.2.1.3.15.3. Actuaciones administrativas iniciadas.** Las actuaciones administrativas iniciadas, los términos que hubieren empezado a correr y los recursos interpuestos continuarán tramitándose de conformidad con la norma vigente en el momento de su radicación.

**Parágrafo.** Las empresas que hayan radicado su solicitud de habilitación con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente sustitución y que a la fecha de la publicación de este decreto no hayan obtenido pronunciamiento expreso de la autoridad de transporte competente en su jurisdicción, podrán acogerse a las nuevas condiciones estipuladas en la presente disposición.

**Artículo 2.2.1.3.15.4. Vehículos autorizados.** Los vehículos que a la entrada en vigencia de la presente sustitución se encuentren homologados, matriculados y/o registrados para la prestación del servicio público de transporte individual en vehículo taxi en el nivel básico y cuenten con tarjeta de operación vigente, podrán continuar prestando el servicio.

**Artículo 2.2.1.3.15.5 Transitorio Servicio de Lujo.** Los vehículos que al momento de la entrada en vigencia de la presente sustitución estén destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo, podrán continuar prestando el servicio en este nivel de servicio, hasta que cumplan el máximo de siete (7) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito. Cumplido este término, deberá cambiarse a nivel del servicio en el que el vehículo cumpla las condiciones establecidas en el presente decreto.

De igual forma, la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana según corresponda, deberá actualizar las tarifas para el servicio de lujo en la periodicidad establecida en el artículo 2.2.1.3.10.1 del presente Decreto, siempre y cuando continúen operando vehículos en este nivel de servicio, conforme a la disposiciones vigentes establecidas con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto.

**Parágrafo.** En el caso en que a la entrada en vigencia del presente decreto, los vehículos autorizados para la prestación del nivel de servicio de lujo correspondan a vehículos híbridos, eléctricos de fábrica o a gas natural dedicado, los propietarios podrán optar por requerir el cambio de nivel de servicio a Ecológico.

Continuación Decreto *“Por el cual se sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”*

**Artículo 2.2.1.3.15.6. Transitorio para plataformas tecnológicas habilitadas.**

Las plataformas tecnológicas que se encuentren habilitadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto, podrán continuar operando transitoriamente y tendrán máximo un término de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, para demostrar el cumplimiento de las condiciones y obtener el registro correspondiente, so pena de declararse la pérdida de la fuerza ejecutoria del acto administrativo que le otorgó la autorización para actuar como intermediarios del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi, conectando al usuario con conductores y vehículos, legalmente autorizados para prestarlo.

**Artículo 2. Vigencia y Derogatoria.** El presente decreto rige a partir de su publicación y sustituye el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

**PUBLIQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Bogotá, D.C

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

**ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ**