

DECRETO No. _____ DE

()

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en particular de las que le conceden el artículo 315, numerales 1 y 3, y el artículo 365 de la Constitución Política; el artículo 1 inciso 2, y el artículo 3 numeral 1 literal c) de la Ley 105 de 1993; el artículo 3 y el artículo 5 de la Ley 336 de 1996; el artículo 2.2.1.3.1.1. y el artículo 2.2.1.3.1.2. del Decreto 1079 del 2015; el artículo 38 numerales 1, 3 y 4 del Decreto Ley 1421 de 1993; los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, el Acuerdo 592 de 2015, y,

CONSIDERANDO:

Que los artículos 1, 2, 322 y 365 de la Constitución Política, establecen que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, prescribe como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 dispone que la operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual a su vez ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 3 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 5 de la Ley 336 de 1996 le otorga a la operación de las empresas de transporte público, el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y protección a los usuarios.

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 2 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

Que la Corte Constitucional, en la Sentencia de Revisión T-026 del 26 de enero de 2006, dispuso que: *“(…) el Estado debe regular y vigilar la industria del transporte, por las mismas razones constitucionales, el Estado colombiano interviene en la industria del transporte como suprema autoridad y, en tal virtud, surge para la Administración gozar de ciertos derechos y prerrogativas, con el fin de lograr la prevalencia del interés general en esta materia. Al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio”*

Que el Alcalde Mayor es la autoridad competente en materia de tránsito y transporte en el Distrito Capital, según lo establecido en el artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto Nacional 1079 de 2015 y el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010.

Que los literales b) y e) del artículo 108 del Acuerdo 257 de 2006 prescriben como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad la de fungir como autoridad de tránsito y transporte, y diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital, en concordancia con lo previsto en el Decreto Distrital 567 de 2006.

Que el Consejo de Estado, en Sentencia de fecha 2 de julio de 1995. Expediente No. 3057. Magistrado Ponente Ernesto Ariza, manifestó que: *"corresponde al reglamento hacer expedita la Ley, de hacer explícito lo que está implícito en ella, y siendo los Alcaldes la máxima autoridad en su jurisdicción, no puede resultar ajena a su función la ejecución de las medidas legales que en materia de tránsito y transporte puedan afectar a su localidad."*

Que el artículo 24 del Decreto Distrital 319 de 2006, por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, establece que: *“Como complementarios al control y vigilancia, se adoptarán medios tecnológicos automatizados tendientes a detectar la prestación ilegal del servicio en los términos de las disposiciones legales de tránsito y transporte que generen las pruebas para adelantar las acciones administrativas correspondientes.”*

Que el Documento Técnico soporte del Plan Maestro de Movilidad “Transporte Público”, señala que *“El servicio de transporte individual comenzó a evidenciar un índice de inseguridad para los conductores y los usuarios del servicio”* ante lo cual se ordenó ejercer un control y verificación periódica de la

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 3 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

documentación que acreditaba tanto a conductores como a vehículos para prestar este servicio, a través de un registro sistematizado de fácil acceso.

Que el Acuerdo 101 del 2014, *“Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros en el Distrito Capital”*, autoriza adoptar medidas con el objeto de implementar el uso de un sistema tecnológico de seguridad en el servicio de transporte público individual y colectivo de pasajeros.

Que contar con herramientas tecnológicas idóneas facilita la inspección, vigilancia y control de la actividad transportadora, por parte de la autoridad de tránsito y transporte de la ciudad.

Que se hace necesario establecer unos criterios objetivos de medición de las condiciones de prestación del servicio, los cuales deberán ser monitoreados por la autoridad de transporte, con el fin de establecer cómo la operación de las empresas de transporte público individual, afectan a los usuarios y la comunidad.

Que el artículo 2.2.1.3.5.1 del Decreto Nacional 1079 de 2015, establece que los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo.

Que el artículo 2.2.1.3.7.2 del Decreto Nacional 1079 de 2015 dispone que el ingreso de los vehículos de transporte público individual por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos.

Que el parágrafo 3° del artículo 7° de la Ley 105 de 1993, prevé la posibilidad de que la reposición de vehículos se desarrolle mediante encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.

Que el Decreto Distrital 116 de 2003, regula las condiciones para la reposición de vehículos de transporte público colectivo y en su artículo 40 establece que para la aplicación de las disposiciones allí

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 4 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

contenidas a la reposición de vehículos del servicio de transporte público individual, se requiere previamente que la Secretaría de Tránsito y Transporte (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) establezca las condiciones particulares a las cuales se sujetará su aplicación, por lo cual se hace necesario reglamentar dichas condiciones.

Que conforme con providencia No. 25000 2324 000 2003 00495 02, 25000 2324 000 2003 00609 02 25000 2324 000 2003 00437 02 (Acumulados) de abril 12 de 2012, el Consejo de Estado señaló que el Alcalde Mayor de Bogotá D.C., en su condición de autoridad de transporte competente, dispone de facultades para organizar el desarrollo de la reposición de vehículos automotores del servicio público de transporte, por tratarse de un tema que no es ajeno a las competencias otorgadas por la Constitución Política de Colombia, en el numeral 2 del artículo 315 y el artículo 365, toda vez que es la máxima autoridad en materia de tránsito y transporte en la ciudad, y en tal sentido es competente y para organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar, de modo general, las políticas y condiciones dirigidas a garantizar un adecuado servicio a los usuarios, y esa clase de actividades encuadran en la potestad de reglamentar o regular en el ámbito administrativo.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó la Consultoría Técnica, Tecnológica, Jurídica y Financiera para identificar medidas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de la prestación del Servicio Público Individual tipo TAXI, en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público SITP.

Que en desarrollo de la consultoría citada, se efectuó un diagnóstico sobre la prestación del servicio en esta modalidad en la Ciudad, que indicó que entre los principales problemas del sector estaban los relacionados con el fraude en el cobro de la tarifa, la dificultad para acceder al servicio, la inseguridad del mismo, los muy bajos estándares de calidad, la mínima responsabilidad de las empresas en la operación y la falta de control efectivo por parte de la administración, que permita mejorar la operación y responder oportunamente las quejas del usuario.

Que en virtud de lo anterior, la consultoría propuso una serie de recomendaciones orientadas a mejorar el servicio de transporte público individual, a través de la implantación de tecnología transversal en todos los componentes del servicio, que genere flujo de información sobre la operación que se realiza y

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 5 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

la incorporación de indicadores de calidad del servicio, con el fin de medir la calidad de éste y la capacitación y formación de los conductores.

Que estas recomendaciones fueron dadas a conocer a los diferentes gremios y actores del servicio de transporte público individual en el Distrito Capital, quienes realizaron aportes y análisis a las mismas en las mesas de trabajo llevadas a cabo en el primer semestre del 2015.

Que en su calidad de autoridad ambiental del Distrito Capital, le corresponde a la Secretaría Distrital de Ambiente, orientar y liderar la formulación de políticas ambientales y de aprovechamiento sostenible de los recursos ambientales y del suelo, tendientes a preservar la diversidad e integridad del ambiente, el manejo y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales distritales y la conservación del sistema de áreas protegidas, para garantizar una relación adecuada entre la población y el entorno ambiental y crear las condiciones que garanticen los derechos fundamentales y colectivos relacionados con el medio ambiente como lo disponen el artículo 103 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 y los Decretos Distritales 109 y 175 de 2009.

Que la Secretaría Distrital de Ambiente, según lo previsto en los numerales 7 y 8 del Acuerdo 257 de 2006, adicionados por el artículo 23 del Decreto 546 de 2013, tiene como función liderar la formulación de políticas, planes y programas de gestión de riesgos y cambio climático, así como aprobar, en los asuntos ambientales y en los que hagan relación a la gestión del riesgo y cambio climático, los lineamientos, políticas, planes, programas y proyectos elaborados por otras entidades del Distrito Capital.

Que el artículo 8 del Decreto Distrital 319 de 2006, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital”, establece como uno de sus objetivos en el numeral 9.): *“Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad eco-eficiente”*.

Que según el inventario de emisiones desarrollado por la Secretaría Distrital de Ambiente para el año 2013, adicional a las emisiones de monóxido de carbono CO, óxidos de nitrógeno NOx, dióxido de azufre SO2, hidrocarburos HC y partículas, el sector de transporte público individual “taxi”, es aportante de cerca de 1 millón de toneladas de dióxido de carbono CO2 al año, uno de los principales gases de

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 6 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

efecto invernadero, siendo esto cerca del 10% de las emisiones generadas por el sector transporte en la ciudad de Bogotá y en una magnitud similar a las emisiones generadas por el sector industrial.

Que lo anterior representa una cifra considerable si se tiene en cuenta que se trata de un parque automotor de 50 mil vehículos aproximadamente que en cantidad es equivalente al 4% de la flota de vehículos particulares, lo que indica que un (1) taxi anualmente puede emitir cerca de 4 veces más dióxido de carbono CO₂ que un (1) vehículo particular.

Que el Decreto Distrital 677 de 2011, *“Por medio del cual se adoptan medidas para incentivar el uso del vehículo eléctrico en el Distrito Capital, se autoriza una operación piloto y se dictan otras disposiciones”*, dispuso de la operación piloto de cincuenta (50) vehículos automotores de transporte público individual “taxi” de propulsión exclusivamente eléctrica.

Que el seguimiento a la operación piloto de taxis eléctricos de Bogotá, han permitido verificar que la tecnología de motorización eléctrica en vehículos es una tecnología operable en cualquier situación o terreno, con desempeño similar a la tecnología vehicular con motor de combustión interna, que no genera emisiones directas al aire, no genera ruido y reduce la sensación de vibración propia de los vehículos con motor de combustión interna, situaciones que se expresan en mayor calidad del servicio y mayor nivel de satisfacción por parte de los usuarios.

Que la tecnología vehicular de motorización eléctrica, aumenta la eficiencia energética y no requiere la utilización de aceites lubricantes de motor, filtros de combustible y filtros de aire, entre otros, elementos que una vez usados se convierten en residuos peligrosos con potencial afectación al ambiente.

Que el Acuerdo 619 de 2015 *“Por el cual se dictan normas para estimular el uso de vehículos eléctricos e híbridos como una estrategia para mitigar el cambio climático en el Distrito Capital”* ordena diseñar una estrategia con el fin de propiciar el uso y funcionamiento de vehículos eléctricos e híbridos en la ciudad, para reducir los gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire.

Que la formulación y desarrollo local de estrategias para promover el mejoramiento de las condiciones de calidad y seguridad del servicio del Transporte Público Individual “Taxi” mediante la inclusión de tecnología y la promoción de la migración gradual a motorizaciones menos contaminantes y menor

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 7 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

impacto en el ambiente, correspondientes con los principios que soportan los acuerdos y tratados de la Organización Mundial del Comercio OMC, entre los cuales está la protección al medio ambiente.

Que la Ley 164 de 1994 aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, cuyo objetivo es la estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero – GEI en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático.

Que en desarrollo de este objetivo, el Protocolo de Kioto, aprobado mediante la Ley 629 de 2000, fija obligaciones cuantificadas de reducción de emisiones de gases efecto invernadero – GEI en su Anexo “B”. El Protocolo establece que estas reducciones deberán ser reales y alcanzadas dentro del primer periodo de compromiso comprendido entre los años 2008 al 2012.

Que los Documentos CONPES 3344 de 2005 y CONPES 3550 de 2008, establecen una serie de lineamientos para el desarrollo de políticas y estrategias para la formulación de la política de prevención y control de la contaminación del aire” así como para fortalecer la gestión integral de la salud ambiental orientada a la prevención, manejo y control de los efectos adversos en la salud resultado de los factores ambientales, como base para la formulación de la Política Integral de la Salud Ambiental.

Que el Plan Energético Nacional 2006-2025 considera que el sector transporte consume cerca del 39% de la energía primaria en el país y proyecta un crecimiento de la demanda de energía con una tasa del 2,4% anual.

Que las medidas relativas a prevenir el cambio climático hacen parte del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, adoptado mediante Ley 1753 del 9 de junio de 2015

Que el parágrafo 6 del artículo 32 de la Ley 1753 de 2015, establece la obligación de impulsar modelos para la gestión de movilidad en las ciudades, en donde se contemplen alternativas para mejorar la calidad de vida, la utilización eficiente de los recursos, la promoción de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico.

Que el artículo sexto de la Resolución 180919 de 2010 del Ministerio de Minas y Energía adoptó como referente inicial las metas de eficiencia energética del Plan de Acción Indicativo 2015 visión al 2019 del PROURE – Programa de Uso Racional y Eficiente de la energía y demás formas de energía no

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 8 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

convencionales, en las cuales se incluye la reconversión tecnológica de sistemas de transporte terrestre automotor.

Que el Acuerdo Distrital 391 de 2009 *“Por medio del cual se dictan lineamientos para la formulación del Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al cambio climático”*, en su artículo 2 establece las Estrategias del Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático, literal e.) *“Generación de nuevos hábitos, consumo y promoción de renovación tecnológica.”* y literal i.) *“Promoción del transporte que use combustibles limpios”*.

Que el Acuerdo Distrital 489 de 2012 *“Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2012-2016”*, establece tres ejes fundamentales para su desarrollo, en donde el segundo eje denominado *“Un territorio que enfrenta el cambio climático y se ordena alrededor del agua”*, incluye entre sus objetivos, la construcción de un sistema de movilidad con enfoque ambiental y humano.

Que en el Acuerdo Distrital citado en el anterior considerando, se establece que el construir un sistema de movilidad con enfoque ambiental es alcanzable a través de estrategias como la introducción de cambios en la tecnología de los diferentes modos de transporte, ajustes en los esquemas de operación de los sistemas de transporte público colectivo procurando la implementación de energías alternativas y generando las condiciones de infraestructura y seguridad para la implementación de los modos no motorizados de transporte.

Que en ese orden de ideas, se requiere promover estrategias de reducción de emisiones de gases efecto invernadero GEI como el dióxido de carbono CO₂, generadas por el sector de transporte público individual, dentro de las cuales se encuentra garantizar las futuras reposiciones de vehículos de esta modalidad de transporte, se efectúe por vehículos de cero emisiones contaminantes en ruta, como una medida coherente con las metas de reducción de emisiones causantes de calentamiento global y cambio climático establecidas en las proyecciones del Plan de Adaptación y Mitigación a la Variabilidad y el Cambio Climático.

Que el artículo 2.2.1.3.8.16 del Decreto Nacional 1079 de 2015 dispone, en los apartes pertinentes, que las autoridades de transporte distritales deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 9 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

Que el artículo 4 de la Resolución 4350 de 1998, dispone que las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

Que en virtud de lo anterior, es necesario establecer condiciones orientadas a mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual de la ciudad, en el marco de la política nacional y distrital de reducción de gases efecto invernadero y mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I. OBJETO Y DEFINICIONES

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. El presente Decreto tiene por objeto establecer condiciones para mejorar la calidad y la seguridad en la prestación del servicio de Transporte Público Individual en el Distrito Capital.

ARTÍCULO SEGUNDO. GLOSARIO. Para efectos del presente decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

1. **Centro de Datos de las empresas habilitadas:** Es el centro de control para la recepción y monitoreo de la información proveniente de los Sistemas de Información a Bordo de los vehículos vinculados a la empresa, que deberá cumplir con lo dispuesto en el presente Decreto y la reglamentación posterior.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



N°C0238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

2. Centro de Gestión de la Secretaria Distrital de Movilidad: Es la unidad responsable de la centralización de la información para la gestión del tráfico en la ciudad de Bogotá que tiene como responsabilidad informar y actuar en el sistema de movilidad de la ciudad a partir de técnicas y procedimientos automáticos o semiautomáticos que permitan de manera oportuna actualizar al usuario en el desplazamiento cotidiano.
3. **Indicador de Servicio:** Datos que permiten medir aspectos de la calidad en la prestación del servicio de transporte público individual.
4. **Indicador de Comparendos Totales - ICT:** Es el número de comparendos totales impuestos a los conductores de los vehículos vinculados a la empresa dividido sobre el número total de vehículos de esa empresa. Medirá el control de las empresas a las infracciones que comenten sus conductores.
5. **Indicador de Comparendos por Alcohol y sustancia psicoactivas - ICA:** Es el número de comparendos por alcohol y sustancia psicoactivas impuestos a los conductores de los vehículos vinculados a la empresa. Medirá el control de las empresas a las infracciones que comenten sus conductores.
6. **Indicador de Comparendos por Estacionamiento en Sitios Prohibidos - ICE:** Es el número de comparendos por estacionamiento en sitios prohibidos a los conductores de los vehículos vinculados a la empresa dividido sobre el número total de vehículos de esa empresa. Medirá el control de las empresas a las infracciones que comenten sus conductores.
7. **Indicador de Quejas Totales - IQT:** Es el número de quejas totales por empresa dividido sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá las acciones por atender y reducir las quejas de la ciudadanía con respecto al servicio.
8. **Indicador de Quejas por Carreras Negadas - IQN:** Es el número de quejas por carreras negadas por empresa dividido sobre el número de vehículos vinculados a la empresa. Medirá las acciones por atender y reducir las quejas de la ciudadanía con respecto al servicio.
9. **Indicador de Quejas por Conducción Peligrosa - IQP:** Es el número de quejas por conducción peligrosa por empresa dividido sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá las acciones por atender y reducir las quejas de la ciudadanía con respecto al servicio.
10. **Indicador de Quejas por Adulteración del Taxímetro - IQA:** Es el número de quejas por adulteración del taxímetro por empresa dividido sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá las acciones por atender y reducir las quejas de la ciudadanía con respecto al servicio.
11. **Indicador de Accidentes Totales - IAT:** Es el número de accidentes de tránsito, por empresa, dividido sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá las acciones por reducir la accidentalidad del sector.

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

12. **Indicador de Capacitaciones a Conductores. - ICC:** Es el número de conductores capacitados en el periodo (certificados) dividido sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá las acciones por mejorar en la capacitación y formación de los conductores de la empresa.
13. **Indicador de Seguridad Social. - ISS:** Es el número de conductores reportados en el Sistema de Información y Registro de Conductores sobre el número de vehículos totales vinculados a la empresa. Medirá el cumplimiento de la resolución 020 de 2015.
14. **Reposición:** Es la sustitución de un vehículo que se encuentra matriculado para prestar el servicio de transporte público individual por otro vehículo nuevo.
15. **Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi:** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes
16. **Sistema de Posicionamiento Global GPS (por sus siglas en inglés):** Es un sistema que permite determinar en todo el mundo la posición de un objeto (una persona, un vehículo) con una precisión de hasta centímetros.
17. **Sistema de Información y Registro de Conductores SIRC:** Sistema que permite identificar a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operan y el vehículo que cada uno de ellos conduce.
18. **Sistema de Información a Bordo -SIB:** Sistema tecnológico a bordo de los vehículos del servicio público taxis que permite acceder y transmitir información sobre la operación, en tiempo real desde el vehículo que presta el servicio.
19. **Vehículo cero emisiones contaminantes en ruta:** Vehículo que para generar tracción no produce emisión gases provenientes de la quema de combustibles fósiles, de manera directa o mediante tubo de escape.
20. **Tarifa:** Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte.

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 12 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

CAPÍTULO II. CONDICIONES TECNOLÓGICAS PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE CALIDAD Y SEGURIDAD DEL SERVICIO

ARTÍCULO TERCERO. OBLIGACIÓN. Incorporar las siguientes herramientas tecnológicas, siguiendo los procedimientos y funcionalidades previstas en el presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO. SISTEMA DE INFORMACIÓN A BORDO. Todos los vehículos autorizados para la prestación del servicio de Transporte Público Individual en el Distrito Capital, deberán contar con un Sistema de Información a Bordo (SIB) integrado al taxímetro, que permita acceder y transmitir información que cumpla como mínimo con las siguientes funcionalidades:

- Transmisión en tiempo real de la información que se produce en la operación del servicio como número de carreras, las unidades marcadas, los kilómetros recorridos ocupado, los kilómetros recorridos en vacío, tiempo ocupado, tiempo en vacío, lugar de ascenso y descenso de los pasajeros.
- Identificación y verificación en tiempo real del conductor del vehículo que está prestando el servicio.
- El taxímetro no podrá encenderse y operar sin que el sistema de información abordo se encuentre también activado y transmitiendo.
- Sistema de georeferenciación y localización del móvil.
- Comunicación con las empresas en tiempo real para envío y recepción de mensajes.
- Cálculo de las unidades utilizando el sistema de georeferenciación (GPS).
- Botón de emergencia en el vehículo conectado al centro de datos de la empresa para que ésta tome las medidas pertinentes en caso de emergencia.
- Capacidad de pago electrónico e impresión o envío de comprobante de pago.
- Un panel de información al usuario en vía, que indique el estado del servicio al instante (libre, ocupado, fuera de servicio, reservado).

Parágrafo. La Secretaria Distrital de Movilidad podrá acceder en cualquier momento, a la información generada por el sistema de información a bordo, bien sea directamente a por medio de la retransmisión de datos.

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

ARTÍCULO QUINTO. APLICACIÓN MÓVIL AL USUARIO. Las empresas prestadoras del servicio de transporte público individual, deberán implementar aplicaciones móviles que permitan al usuario acceder al servicio, obtener información sobre la empresa de transporte, el conductor que realiza el servicio, la carrera que se está realizando, contar con un sistema de recepción de quejas y reclamos y un botón de pánico.

Estas aplicaciones deberán estar interconectadas al sistema de información a bordo, de forma que este refleje la información que está registrando el sistema como por ejemplo, sin restringirse a ello, localización, kilómetros recorridos, el tiempo transcurrido en la carrera, ruta realizada, punto de inicio y finalización del servicio.

Las aplicaciones deberán permitir agendar un servicio, calcular su valor aproximado, incluyendo sobrecargos, admitir su pago electrónico y deberá estar conectada al sistema SIMUR o a su aplicación móvil, de manera que pueda reproducir la información allí consignada, incluyendo la ubicación de las zonas amarillas de la ciudad, donde los vehículos del transporte público individual estarán a la espera de un servicio.

El sistema de recepción de quejas y reclamos, enviará inmediatamente las solicitudes a la empresa de transporte, con copia a la Secretaria Distrital de Movilidad, y empezaran a contar a partir de ese momento los términos establecidos en la Ley, para emitir una respuesta oportuna y de fondo.

ARTÍCULO SEXTO. CENTRO DE DATOS. Las empresas habilitadas para el servicio de transporte público individual, deberán desarrollar, implementar y mantener un centro de datos o centro de control que permita como mínimo:

- La recepción de los datos operacionales del sistema de información a bordo.
- El envío y recepción de mensajes de emergencia e informativos a los conductores.
- El envío de los datos operacionales a la plataforma del Distrito o Centro de Gestión de la Secretaria de Movilidad.
- El soporte de las aplicaciones de los usuarios.
- El almacenamiento de toda la información que reciba y envíe.

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

- Mantener a disposición de la Secretaría Distrital de Movilidad toda la información para su inspección, vigilancia y control.

ARTÍCULO SÉPTIMO. CENTRO DE GESTION DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD. La Secretaría Distrital de Movilidad determinará los requerimientos y requisitos para transmisión de toda la información desde los Sistemas de Información a Bordo y los centros de datos de las empresas, al centro de Gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad, implementado en el marco del Sistema Inteligente de Transporte – SIT.

El Centro de Gestión Distrital permitirá establecer el nivel de cumplimiento de los indicadores mínimos de calidad del servicio que se enuncia en el siguiente capítulo y se tendrá como mecanismo de prueba, para cualquier efecto legal.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad establecerá los aspectos necesarios para la adecuada aplicación de las herramientas tecnológicas enunciadas en el presente capítulo.

CAPÍTULO III. RESPONSABILIDAD EMPRESARIAL FRENTE A LA CALIDAD DEL SERVICIO

ARTÍCULO OCTAVO. INDICADORES DE CALIDAD DEL SERVICIO. Las empresas de Transporte Público Individual, deberán cumplir con los siguientes indicadores, mediante los cuales se realizará el monitoreo de las condiciones de operación, técnicas y de seguridad en la prestación del servicio, tendientes a evitar la generación de efectos nocivos a los usuarios y a la comunidad:

No	Indicador	Siglas	Formula	Periodicidad	valor de referencia	Incumplimiento
1	comparendosales	ICT	numero de comparendosales mes/número de vehículos vinculados	mensual	0,04	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

2	mparendos por alcohol y sustancia coactivas	ICA	mero de comparendos puestos por consumo alcohol-sustancias coactivas .	nsual	0	el indicador es mayor igual a uno (1).
3	mparendos por estacionamiento en los prohibidos	ICE	mero de comparendos estacionamiento en los prohibidos / número vehículos vinculados.	nsual	0,01	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
4	quejas totales	IQT	mero de quejas totales número de vehículos vinculados.	nsual	0,7	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
5	quejas por carreras negadas	IQN	mero de quejas por carreras negadas / número de vehículos vinculados.	nsual	0,7	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
6	quejas por inducción peligrosa	IQP	mero de quejas por inducción peligrosa / número de vehículos vinculados.	nsual	0,7	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
7	quejas por alteración del taxímetro	IQA	mero de quejas por alteración del taxímetro número de vehículos vinculados.	nsual	0.53	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
8	accidentes totales	IAT	mero de accidentes de tránsito / número de vehículos vinculados.	nsual	0,014	el indicador se mantiene 3 meses por encima del valor de referencia.
9	capacitaciones a conductores	ICC	mero de conductores capacitados en el periodo (certificados) / número de vehículos vinculados.	nsual	0,80	el indicador se cumple en el semestre.
10	Seguridad Social	ISS	mero de conductores portados en el SIRC en periodo / número de vehículos afiliados.	nsual	1,47	el indicador se mantiene 3 meses por debajo del valor de referencia.

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 16 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

Parágrafo: Los valores de referencia de los indicadores mencionados en la tabla anterior podrán ser modificados por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con la evolución en las condiciones de operación del servicio del transporte público individual en la ciudad.

ARTÍCULO NOVENO. CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES. Las empresas de transporte público individual de pasajeros deberán cumplir con los indicadores de calidad del servicio, aquí establecidos, y su inobservancia será considerada como una circunstancia generadora de efectos nocivos para los usuarios y la comunidad.

ARTICULO DÉCIMO. CAPACITACIONES. Las empresas de Transporte Público Individual deberán aportar las certificaciones emitidas por las entidades autorizadas por el Ministerio de Transporte, respecto de las capacitaciones realizadas en competencias para conductores de Transporte Público Individual, bajo estándares de calidad y seguridad para conductores y terceros, las cuales deberán contemplar como mínimo las siguientes temáticas:

- Seguridad vial
- Cultura ciudadana
- Servicio al usuario
- Turismo
- Manejo de elementos tecnológicos y zonas amarillas
- Beneficios ambientales y de salud pública

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO. Las empresas de transporte público individual deberán contar con esquemas de medición y control del cumplimiento de los indicadores de calidad del servicio enunciados anteriormente, para lo cual deberán contar con certificación en Sistemas de Calidad ISO- 9001, expedida por un organismo certificador legalmente acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia –ONAC.

CAPÍTULO IV. REPOSICIÓN DE VEHÍCULOS Y RESPONSABILIDAD AMBIENTAL

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 17 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. FONDO DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS PARA LA REPOSICIÓN DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL. Las empresas de transporte público individual, constituirán un Fondo de Administración de Recursos para apoyar la Reposición de Vehículos del Servicio del Transporte Público Individual en el Distrito Capital por vehículos de cero emisiones contaminantes en ruta, el cual se alimentará del porcentaje que para tal efecto se incorpore en la tarifa del servicio de transporte público individual.

Parágrafo 1. El Fondo podrá nutrirse con recursos adicionales derivados de proyectos de cooperación internacional, fondos climáticos, tasas por contaminación vehicular, venta de reducciones de emisiones de gases con efecto invernadero y similares, recursos que se destinarán exclusivamente a la reposición vehicular en los términos establecidos en el presente Decreto.

Parágrafo 2. El Fondo será administrado mediante encargo fiduciario constituido por las empresas de transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO. CONDICIONES PARA LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS PARA LA REPOSICIÓN. La fiduciaria que administra el fondo de reposición aquí establecido, solo podrá entregar los recursos a los propietarios que adelanten el proceso de reposición por vehículos de cero emisiones en ruta.

Parágrafo 1. La reposición de que trata este artículo se realizará de conformidad con la disponibilidad de recursos del Fondo.

Parágrafo 2. Las condiciones para la gestión y operación del Fondo de Administración de Recursos para la Reposición de Vehículos del Servicio del Transporte Público Individual en el Distrito Capital, serán definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad, de tal manera que se garantice la seguridad y transparencia en el manejo de los recursos para la reposición, así como una adecuada información para las empresas transportadoras y los propietarios de los vehículos.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO. ESQUEMA DE REPOSICIÓN. A partir del 01 de enero de 2017, la reposición de los vehículos de transporte público individual, solo podrá efectuarse por vehículos de cero emisiones contaminantes en ruta.

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



ISO 9001: 2008
NTC GP 1000: 2009
BUREAU VERITAS
Certification



N°C0138444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 18 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

Parágrafo. Cuando el Fondo de Administración de Recursos para la Reposición de Vehículos del Servicio de Transporte Público Individual no cuente con recursos suficientes para coadyuvar al propietario en el proceso de reposición por vehículos de cero emisiones en ruta, se permitirá la reposición por otra tipología vehicular, conforme a los lineamientos que para estos efectos establezca la Secretaría Distrital de Movilidad.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO. REGLAMENTACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN. Las Secretarías Distrital Movilidad y de Ambiente definirán los requisitos, procedimientos y el cronograma para que las empresas y los vehículos del Transporte Público Individual cumplan con las condiciones establecidas en el presente Decreto. Ambas Secretarías coordinarán la aplicación del presente Decreto y actuarán conjuntamente en el marco de sus competencias para este efecto.

ARTÍCULO DÉCIMO SEXTO. VIGILANCIA. Para efectos del control y vigilancia del presente Decreto, se aplicará lo dispuesto en el capítulo 9 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el Decreto Nacional 3366 de 2003.

ARTÍCULO DÉCIMO SÉPTIMO. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Registro Distrital y deroga las disposiciones que sean contrarias.

Dado en Bogotá, D.C., a los

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

GUSTAVO PETRO URREGO
Alcalde Mayor

MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



N°C0238444/ N°GP0247
2214200-FT-604 Versión 02

BOGOTÁ
HUMANANA

Continuación del Decreto N°. _____ DE _____ Pág. 19 de 19

“Por medio del cual se establecen condiciones para mejorar la calidad y seguridad en la prestación del servicio del transporte público individual y se dictan otras disposiciones”

Secretaria Distrital de Movilidad

MARÍA SUSANA MUHAMAD GONZÁLEZ
Secretaria Distrital de Ambiente

Aprobó Martha Constanza Coronado Fajardo - Subsecretaría de Política Sectorial.
Revisó: Adriana Ruth Iza Certuche - Directora de Estudios Sectoriales y de Servicios.
Carmen Yanneth Rosales – Directora de Transporte e Infraestructura
Luis Carlos Daza – Director Control y Vigilancia
Yezid Alvarado- Director de Asuntos Legales
Luis Leguizamón – Asesor Dirección de Asuntos Legales
William Andrés Pedraza Bedoya– Asesor de Despacho
Felipe de Vivero – Asesor Externo.
Bismark B Buenaños – Director de Estudios Sectoriales

Proyecto: Iván Humberto Baquero Susa – Contratista DTI
Cristina Muñoz Cárdenas – Contratista SPS
Gustavo Bohórquez – Contratista SPS
Laura M Galeano Castillo – Profesional especializado DESS

Carrera 8 No. 10 - 65
Código Postal: 111711
Tel.: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
HUMANANA