

ARTÍCULO 2.2.1.2.2.8. AGENTES DE UN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO. Los Agentes del SETP son aquellos actores que desarrollan actividades directamente relacionadas con la producción y prestación de los servicios que requiere la implantación de este tipo de sistemas. Los Sistemas Estratégicos de Transporte contarán con los siguientes agentes privados:

1. Empresas operadoras del servicio de transporte: son los organismos encargados de suministrar, administrar y mantener el parque automotor que presta el servicio del transporte público en el SETP. Lo anterior, bajo las condiciones de calidad del servicio y remuneración establecidas por la autoridad competente. Dicha prestación del servicio será monitoreada y controlada por la autoridad de transporte a través del Sistema de Gestión y Control de Flota. Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional.
2. Recaudador y/o integrador tecnológico: es la entidad encargada de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo, SCR y de realizar la comercialización de los medios de pago.
3. Administrador financiero: es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora. Dicha administración, se realizará bajo los parámetros y condiciones definidos por la autoridad de transporte.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 8o).

SUBSECCIÓN 1.

PRESTACIÓN DEL SERVICIO.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.1.1. MODELO DE OPERACIÓN. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público operarán de acuerdo con una arquitectura de rutas o servicios, la cual comprenderá entre otros, los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones, patios y talleres, paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular. Igualmente, funcionarán bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.1.2. REORGANIZACIÓN DEL SERVICIO. La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

PARÁGRAFO 1o. La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos.

PARÁGRAFO 2o. En caso que la implementación del SETP se realice a través del esquema de reorganización del servicio definido en el presente artículo y las empresas transportadoras

incumplan los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente, el permiso de operación se perderá y la autoridad competente procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 10).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.1.3. LICITACIÓN PÚBLICA. La autoridad de transporte competente que no adopte la reorganización del servicio que trata el artículo anterior, deberá adjudicar el servicio mediante licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y las demás normas vigentes.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 11).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.1.4. EQUIPOS. El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes. Los estudios técnicos definirán la flota del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

PARÁGRAFO. A partir del 9 de septiembre de 2009, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad competente deberá tener en cuenta las equivalencias de la capacidad total de cada clase de vehículo garantizando que no se aumente el número total de sillas autorizadas.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 12).

SUBSECCIÓN 2.

ESQUEMA EMPRESARIAL.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2.1. EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE. Las empresas operadoras de los SETP deberán ser responsables de la administración integral de la flota, operación y programación de la misma, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por cada autoridad de transporte a cambio de la remuneración establecida por la misma.

PARÁGRAFO. Las empresas operadoras deberán contar con esquemas organizacionales que proporcionen eficiencia, economías de escala y responsabilidad centralizada de acuerdo con los lineamientos establecidos para cada uno de los proyectos.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 13).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2.2. CONDUCTORES. Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan

los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 14).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2.3. DEMOCRATIZACIÓN DE LA PROPIEDAD. Para garantizar la democratización de la propiedad, las empresas habilitadas que prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente, que un porcentaje igual o superior al 30% de sus socios corresponde a propietarios de vehículos de transporte público colectivo, que tengan 2 o menos vehículos y se encuentren registrados como tales en el registro automotor al 9 de septiembre de 2009. En aquellas empresas que al 9 de septiembre de 2009 cuenten con propietarios de 2 o menos vehículos en una proporción inferior a dicho 30% de la flota total, ese será el porcentaje que se deberá garantizar en el momento de adopción del SETP.

PARÁGRAFO. Las empresas deberán acreditar al menos el 70% de capacidad transportadora mínima fijada en los actos administrativos o en los pliegos de licitación, de su propiedad y/o de sus socios.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 15).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.2.4. HABILITACIÓN. La prestación del servicio público de transporte en los SETP, será realizada por las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio público colectivo urbano habilitadas por la autoridad competente, con base en lo establecido en el Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente decreto para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros y además deberán:

1. Darle al parque automotor vinculado a su empresa una destinación exclusiva para la prestación del servicio público urbano de transporte.
2. Abstenerse de pactar esquemas con mecanismos de remuneración al conductor que incentiven la competencia de este con otros conductores en la vía.
3. En ningún caso podrán las empresas realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte o en la presente Sección. Toda cláusula, pacto o convenio público o privado que acuerden las empresas con la finalidad o con el efecto directo o indirecto de eludir cualquiera de las disposiciones establecidas en la presente Sección o en cualquiera de las demás normas de transporte, se tendrá por no escrito y no será oponible en materia de transporte frente a terceros.
4. Responder por la operación, de conformidad con los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio, objetivos de calidad y excelencia en el servicio definidos por las autoridades competentes, a cambio de la remuneración que se defina reglamentaria o contractualmente. En cumplimiento de lo anterior, deberán presentar para aprobación del ente que determine la autoridad de transporte municipal un plan de gestión de flota.
5. Realizar por su cuenta y riesgo la revisión y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales prestará el servicio, por fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia de la autorización, y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y

funcionamiento del vehículo. Para este fin deberá presentar, para aprobación del ente que defina la autoridad de transporte local, copia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, los cuales deberán contener como mínimo la ubicación del o los talleres donde se realizará el mantenimiento, la periodicidad del mismo y los componentes del vehículo que serán revisados en cada período. La autoridad de transporte competente podrá adicionar el contenido mínimo de estos programas, con base en sus planes locales de seguridad vial.

Para los efectos del presente numeral, se entiende por mantenimiento preventivo el que se requiere para garantizar que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Garantizar que el funcionamiento de sus depósitos, terminales o patios para el estacionamiento de los vehículos vinculados a su empresa se efectúe en cumplimiento estricto de la normatividad nacional y municipal en materia ambiental, de estacionamientos y de espacio público.

PARÁGRAFO 1o. Las autoridades de transporte competentes o los entes en los que se delegue esta función deberán verificar como mínimo una vez cada seis meses y sin perjuicio de las revisiones que efectúen en cualquier tiempo, el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo. En caso de que se compruebe el incumplimiento de las mismas o por no integrarse al sistema de recaudo centralizado, la autoridad de transporte, previo agotamiento del procedimiento previsto en la ley, procederá a cancelar la habilitación y dará apertura a la licitación pública correspondiente para la adjudicación de las rutas autorizadas a la empresa incumplida.

PARÁGRAFO 2o. No se podrá iniciar la operación de las rutas y/o servicios del SETP, sin que la autoridad de transporte competente o el ente en el que se delegue esta función, haya certificado el cumplimiento de los numerales 4 a 6 del presente artículo. En los casos en que exista una etapa preoperativa, definida en el documento Conpes correspondiente, el numeral 6 no será exigible en dicha etapa. En cualquier caso la misma no podrá ser superior a un año desde la entrada en operación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 16).

SUBSECCIÓN 3.

SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.3.1. DEFINICIÓN. El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 17).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.3.2. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO (SRC). La implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 18).

SUBSECCIÓN 4.

SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.4.1. DEFINICIÓN. El Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) está constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP. Entendiendo por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 19).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.4.2. IMPLEMENTACIÓN SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA (SGCF). La implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación, y conforme al Estatuto General de Contratación y las demás normas vigentes.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 20).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.4.3. OPERADOR DEL SGCF. El responsable de la operación del SGCF es la autoridad de transporte competente en cada proyecto. En caso que se decida delegar el servicio del SGCF, dicho operador se contratará de acuerdo con el Estatuto General de Contratación. Los términos para la contratación, incluirán entre otros, los modelos de operación, gestión y control, las condiciones, procedimientos, y plazos de implementación del sistema.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 21).

SUBSECCIÓN 5.

DISPOSICIONES FINALES.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.5.1. SUBSIDIOS. En caso que la autoridad de transporte defina la adopción de cualquier tipo de subsidio a la tarifa para sectores específicos de la población, deberá realizar los estudios correspondientes que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema. En este caso, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipularlo en el acto administrativo correspondiente, la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad. En ningún caso, dichos subsidios serán cubiertos con dineros provenientes de la Nación.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 22).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.5.2. VIGENCIA DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN. A partir de la entrada en operación del sistema estratégico de transporte público, los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y mixto, serán reemplazados

por la nueva red de servicios, de acuerdo con los estudios técnicos. Para tales efectos las autoridades de transporte expedirán los actos administrativos correspondientes.

PARÁGRAFO. Los servicios de transporte que se autoricen en virtud de la implementación de los SETP, operarán por el término estipulado por la autoridad competente, de acuerdo con los estudios técnicos, económicos y financieros que se desarrollen.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 23).



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.5.3. TERMINALES DE INTEGRACIÓN O TRANSFERENCIA. Las ciudades que estén incluidas en el objeto de la presente Sección y que estén implementando Sistemas Estratégicos de Transporte Público construirán Terminales de Integración o Transferencia, que cumplan una función de integración del transporte intermunicipal con el Sistema, como solución para el mejoramiento de su movilidad. En este caso, la autoridad local podrá celebrar convenios para la administración de dichas Terminales de Integración o Transferencia con la entidad o sociedad que administre la Terminal de Transporte local.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 24).

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra este artículo. Negada. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2010-00478-00 de 31 de julio de 2018, C.P. Dr. Oswaldo Giraldo López.



ARTÍCULO 2.2.1.2.2.5.4. NORMA SUPLETORIA. Las normas contenidas en el Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente Decreto para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros serán aplicables solamente a las situaciones no reguladas por la presente Sección, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista en esta Sección.

(Decreto 3422 de 2009, artículo 25).

CAPÍTULO 3.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI.



ARTÍCULO 2.2.1.3.1. OBJETO Y PRINCIPIOS. <Artículo modificado por el artículo 1 del Decreto 2297 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:> El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenio internacionales.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo 1 del Decreto 2297 de 2015, 'por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo', publicado en el Diario Oficial No. 49.709 de 27 de noviembre de 2015.

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra el Decreto 2297 de 2015. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2016-00382-00. Admite la demanda mediante Auto de 12 de mayo de 2017. Niega suspensión provisional mediante Auto de 22 de noviembre de 2017, Consejera Ponente Dra. María Elizabeth García González.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1079 de 2015:

ARTÍCULO 2.2.1.3.1 El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

(Decreto 172 de 2001, artículo 1o).



ARTÍCULO 2.2.1.3.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

(Decreto 172 de 2001, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.2.1.3.3. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN LOS NIVELES BÁSICO Y DE LUJO.
<Artículo modificado por el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:>
El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en los niveles básico y de lujo, e aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

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

1. Básico. Es aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con

plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo.

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

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

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015, 'por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo', publicado en el Diario Oficial No. 49.709 de 27 de noviembre de 2015.

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra el Decreto 2297 de 2015. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2016-00382-00. Admite la demanda mediante Auto de 12 de mayo de 2017. Niega suspensión provisional mediante Auto de 22 de noviembre de 2017, Consejera Ponente Dra. María Elizabeth García González.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1079 de 2015:

ARTÍCULO 2.2.1.3.4 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN VEHÍCULOS TAXI. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

(Decreto 172 de 2001, artículo 6o).



ARTÍCULO 2.2.1.3.4. DEFINICIONES. <Artículo modificado por el artículo 3 del Decreto 2297 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:> Para la interpretación y aplicación de presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

-- Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.

- Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.
- Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros.
- Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.
- Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.
- Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi en el nivel básico y de lujo, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo 3 del Decreto 2297 de 2015, 'por el cual se modifica y adiciona el Capítulo [3](#), Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo', publicado en el Diario Oficial No. 49.709 de 27 de noviembre de 2015.

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra el Decreto 2297 de 2015. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2016-00382-00. Admite la demanda mediante Auto de 12 de mayo de 2017. Niega suspensión provisional mediante Auto de 22 de noviembre de 2017, Consejera Ponente Dra. María Elizabeth García González.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1079 de 2015:

ARTÍCULO 2.2.1.3.4. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

- Municipios contiguos: son aquellos municipios que gozan de límites comunes.
- Planilla única de viaje ocasional: es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.
- Taxi: automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.
- Vehículo nuevo: es el vehículo automotor cuyo modelo corresponde como mínimo al año en el que se efectúa el registro del mismo.
- Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

(Decreto 172 de 2001, artículo 7o).

SECCIÓN 1.

AUTORIDADES COMPETENTES.



ARTÍCULO 2.2.1.3.1.1. AUTORIDADES DE TRANSPORTE. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

-- En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte.

-- En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

-- En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

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

(Decreto 172 de 2001, artículo 8o).



ARTÍCULO 2.2.1.3.1.2. CONTROL Y VIGILANCIA. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.

(Decreto 172 de 2001, artículo 9o).

SECCIÓN 2.

HABILITACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.1.3.2.1. HABILITACIÓN. <Artículo modificado por el artículo 4 del Decreto 2297 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:> Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros, deberán solicitar y obtener habilitación para operar en el nivel básico y/o de lujo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad, en el o los niveles de servicio autorizados.

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

PARÁGRAFO 1o. 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.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte, una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

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

PARÁGRAFO 3o. Las empresas que a la entrada en vigencia del presente párrafo deseen habilitarse deberán solicitarlo ante la autoridad competente, y cumplir los requisitos establecidos en el presente Capítulo, de acuerdo con el nivel de servicio solicitado.

PARÁGRAFO 4o. Las plataformas tecnológicas que empleen las empresas de transporte debidamente habilitadas, para la gestión y prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, deben obtener la habilitación del Ministerio de Transporte. Para ello, demostrarán el cumplimiento de las condiciones de servicio que establezca el Ministerio de Transporte, como la posibilidad de calificar al conductor y al usuario, identificar el vehículo que prestará el servicio e individualizar el conductor.

PARÁGRAFO 5o. El costo del estudio para la habilitación de una empresa de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, a cargo del organismo de tránsito o de un área metropolitana, en ningún caso puede superar el valor de dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo 4 del Decreto 2297 de 2015, 'por el cual se modifica y adiciona el Capítulo [3](#), Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo', publicado en el Diario Oficial No. 49.709 de 27 de noviembre de 2015.

Jurisprudencia Vigencia

Consejo de Estado

- Demanda de nulidad contra el Decreto 2297 de 2015. Consejo de Estado, Sección Primera, Expediente No. 11001-03-24-000-2016-00382-00. Admite la demanda mediante Auto de 12 de mayo de 2017. Niega suspensión provisional mediante Auto de 22 de noviembre de 2017, Consejera Ponente Dra. María Elizabeth García González.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 1079 de 2015:

ARTÍCULO 2.2.1.3.1.2. Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

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

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.

No podrá resolverse negativamente la solicitud por razones asociadas a la congelación del parque automotor. En estos casos, la empresa de transporte una vez habilitada, podrá vincular vehículos por cambio de empresa.

(Decreto 172 de 2001, artículo 10, modificado por el Decreto 1047 de 2014, artículo 19).



ARTÍCULO 2.2.1.3.2.2. EMPRESAS NUEVAS. Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la Autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

(Decreto 172 de 2001, artículo 11).



ARTÍCULO 2.2.1.3.2.3. REQUISITOS PARA PERSONAS JURÍDICAS. Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo [2.2.1.3.1.](#) del presente decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

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

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

tecnólogo contratado por la empresa.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Decreto 172 de 2001, artículo 13).



