

DECRETO DE 2017

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

Decreto Número 568

(Octubre 20 de 2017)

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

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 315 de la Constitución Política; los numerales 1, 3 y 6 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993; el artículo 30 de la Ley 336 de 1996; el literal c) del artículo 1 del Decreto Nacional 80 de 1987; el artículo 1° del Decreto Nacional 2660 de 1998; el artículo 2.2.1.3.8.16 del Decreto Nacional 1079 de 2015 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993, consagra 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° ibídem, consagra 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...

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° ibídem 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.”*

Que el artículo 23 ejusdem dispone que: *“Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.”*

Que según lo dispuesto en el artículo 29 ibídem, le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

Que el artículo 30 ídem establece que las autoridades competentes elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Que el artículo 31 ejusdem, dispone que los equipos destinados al servicio público de transporte, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas.

Que el artículo 2 de la ley 769 de 2002 define al Taxímetro como: *“Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.”*

Que el artículo 89 ídem, establece: ***“TAXÍMETRO. Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración***

vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.”

Que los artículos 2° y 4° del Decreto Nacional 2660 de 1998, disponen que para la fijación de tarifas las autoridades locales deberán contar con estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.

Que la Ley 1450 de 2011, “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014”, establece en el artículo 3° que uno de los ejes transversales en todas las esferas del quehacer nacional es *“Una sociedad para la cual la sostenibilidad ambiental, la adaptación al cambio climático, el acceso a las tecnologías de la información y las comunicaciones y el desarrollo cultural sean una prioridad y una práctica como elemento esencial del bienestar y como principio de equidad con las futuras generaciones.”*

Que el párrafo 1° del artículo 84 ídem define los Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte (SIT), y señala que las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional.

Que el numeral 7 del artículo 2.5.1.3. del Decreto Nacional 2060 de 2015, mediante el cual se adicionó el Decreto Nacional 1079 de 2015 y se reglamentó el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, define a los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) como *“...un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.”*

Que el artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto Nacional 1079 de 2015, señala que en los municipios y distritos serán autoridades de transporte competentes los respectivos alcaldes municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.

Que el párrafo 1° del artículo 2.2.1.3.3. del Decreto Nacional 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto Nacional 2297 de 2015, define al nivel básico del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi, como: *“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”.

Que el artículo 2.2.1.3.1.2. del Decreto Nacional 1079 de 2015 establece que *“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”.*

Que los artículos 2.2.1.3.2.3. y 2.2.1.3.2.4 ídem establecen los requisitos para la habilitación de las empresas interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en el nivel básico.

Que el artículo 2.2.1.3.8.16 ídem, dispone que *“las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de 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, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.*

Que la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, modificada por la 392 de 1999, establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

Que el artículo 4 de la citada Resolución 4350 de 1998, determinó 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 los literales b) y e) del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 definen como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de *“Fungir como autoridad de tránsito y transporte”, y “Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital”.*

Que el Decreto Distrital 567 de 2006 adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y en el literal e) del artículo 2 establece como una de sus funciones la de *“Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.”*

Que mediante el artículo 3 del Decreto Distrital 315 de 2007, modificado por el artículo 1° del Decreto Distrital 386 de 2016, se estableció el modelo de gestión para la fijación de las tarifas de transporte público individual de pasajeros, utilizando la metodología adoptada mediante la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte.

Que el artículo 1° del Decreto Distrital 456 de 2017 dispuso: *“Implementar el uso de plataformas tecnológicas para la atención y reporte de la información de la operación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículo taxi en el nivel básico en el Distrito Capital, con el fin de mejorar la calidad del servicio que se presta al usuario y ejercer una eficiente inspección, vigilancia y control sobre los vehículos y conductores que prestan este servicio.”*

Que la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios de la Subsecretaría de Política Sectorial de la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el estudio técnico DESS-T00802017 *“Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio Público de Transporte Individual para Bogotá D.C., en el Nivel Básico 2017”* donde se recomienda que el valor del kilómetro en el transporte público individual de pasajeros sea de \$881.00; que se reconozca un incremento del 13.3% al valor técnico del costo por kilómetro por factor de calidad para los equipos que en beneficio de los usuarios cuenten con mejores condiciones de calidad y de seguridad vial. Así mismo, se sugiere la eliminación del cobro por unidades y modificar el modelo de gestión tarifaria para el cálculo de la tarifa final al usuario por parte de la plataforma tecnológica.

Que la Subsecretaría de Política Sectorial – Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad, elaboró en el mes de diciembre de 2016 el estudio DESS-T-008-2016 denominado *“Determinación del factor de seguridad vial a implementarse en la tarifa de taxis en Bogotá D.C.”*, en el que se analizó la siniestralidad vial relacionada con el transporte público individual en la ciudad. De acuerdo con este, en Bogotá durante 2015, se presentó un total de 31.342 siniestros de los cuales, en 6.836 (21,8 %) estuvieron involucrados vehículos de transporte público individual (TPI), y en un 26,6% de ellos se presentaron lesionados.

Que el citado estudio estimó el costo de la siniestralidad vial asociada al transporte público individual para 2015, costo que ascendió a 128.400 millones, equivalentes a 10.700 millones de pesos mensuales, cifra que correspondió al 0,064% del total del Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad en 2015.

Que el mismo documento indicó que, en promedio, por cada siniestro vial, la ciudad pierde 159 horas al causar demoras adicionales en los tiempos de viaje, lo que para 2015 equivale a un valor anual por congestión cercano a los \$4.683 millones para los periodos pico entre las 6:00 am – 9:00 am y 5:00 pm – 8:00 pm.

Que igualmente, el mencionado estudio determinó que el valor total de la siniestralidad vial relacionada con el servicio de transporte público individual, incluido el valor de la demora en los viajes asociada a la siniestralidad vial en 2015 ascendió a \$133 mil millones lo que corresponde a \$484 por servicio o carrera.

Que en el pluricitado documento DESS-T-008-2016, *“se recomienda establecer un recargo de \$500 por servicio realizado con el fin de mejorar la calidad del servicio, la cual será medida a partir de reducciones en la siniestralidad vial de los vehículos autorizados para la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros”*, fijando algunos parámetros relacionados con el seguimiento, indicadores, medición y evaluación de la medida.

Que por lo anterior, se hace necesario establecer el Factor de Seguridad Vial dentro de la tarifa del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, destinado a mejorar la calidad del servicio, de conformidad con lo previsto en el artículo 4° de la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, modificada por la 392 de 1999.

Que con el fin de unificar y tener una sola normatividad sobre la fijación de las tarifas para el servicio de transporte individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el Distrito capital, se hace necesario derogar los artículos 3° y 4° del Decreto Distrital 315 de 2007, el Decreto Distrital 386 de 2016, y el Decreto 439 de 2016, pues las disposiciones en estos contenidos ya no tendrían aplicación porque contienen las formulas y metodología para liquidar la tarifa, la que es modificada por este nuevo decreto y el Decreto Distrital 633 de 2016 fue incorporado en este decreto.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

TITULO I DE LA TARIFA Y SU COBRO

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

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

Para liquidar el costo del servicio se deberá aplicar la fórmula definida en el artículo 3° del presente decreto.

Bajo ninguna circunstancia, en ningún caso y por ningún concepto, podrá cobrarse al usuario suma adicional a la informada en el momento en que solicitó el servicio.

PARÁGRAFO. - Cuando el servicio sea solicitado mediante plataforma tecnológica, se deberá indicar el destino para proceder a liquidar la tarifa, la que una vez informada deberá ser aceptada o rechazada por parte del usuario.

ARTÍCULO 3º.- Fórmula para liquidación de la tarifa. Con base en el origen y destino del servicio, y la información del tráfico disponible, la plataforma tecnológica dispuesta por la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo deberá seleccionar una ruta que minimice el tiempo de recorrido. Con base en la ruta seleccionada, la plataforma deberá calcular la distancia (D_s), el tiempo, y la velocidad promedio del servicio (V_s). Para definir el costo del servicio prestado al usuario se utilizará la siguiente fórmula:

$$\text{Costo del servicio} = B + ((C * (1 + FCal)) * (1 + FCong) * D_s) + R$$

Dónde:

B: Valor del banderazo

C = Costo por kilómetro

$FCal$ = Factor de calidad

$FCong$ = Factor de congestión

D_s = Distancia calculada de recorrido, en kilómetros

R = Valor de los recargos

PARÁGRAFO 1º. - Los valores de referencia del banderazo que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el artículo 13 del presente Decreto.

PARÁGRAFO 2º. - En caso de que el valor calculado para el costo del servicio sea inferior al valor de la carrera mínima (M), se cobrará al usuario el valor de la carrera mínima.

PARÁGRAFO 3º. - El valor calculado para el costo del servicio será redondeando al múltiplo de cien (100) más cercano.

ARTÍCULO 4º.- Costo por kilómetro. La tarifa técnica por unidad, correspondiente al costo por kilómetro deberá ser la resultante de aplicar los siguientes algoritmos:

$$componente_i = valor\ unitario_i \times \frac{número\ de\ unidades_i}{frecuencia\ de\ cambio_i}$$

Para componentes con equivalentes mensuales

$$componente_i = \frac{valor\ mensual_i}{kilometros\ recorridos\ al\ mes}$$

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia del costo por kilómetro que deben ser utilizados para liquidación

$$C = \frac{CF_i + CV_i + CC_i}{K_{mes}}$$

Dónde:

C = Costo por kilómetro

CV_i = Costos variables mensuales

CF_i = Costos fijos mensuales

CC_i = Costos de capital mensuales

K_{mes} = Kilómetros recorridos al mes

Adicionalmente, se establece que todos los componentes de la canasta de costos deberán ser expresados en pesos por kilómetro, resultante de aplicar los siguientes criterios:

Para componentes con frecuencia de cambio o rendimiento

de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto

ARTÍCULO 5º.- Valor del banderazo. El valor del banderazo (B) seguirá la siguiente fórmula:

$$B = C * (1 + Fcal) * \frac{km\ recorridos\ al\ día\ sin\ pasajeros}{Número\ de\ carreras\ por\ día} = 2,8 * C * (1 + Fcal)$$

Dónde:

B = Banderazo

C = Costo por kilómetro

$FCal$ = Factor de Calidad

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia del banderazo que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto

ARTÍCULO 6º.- Valor de la carrera mínima. El valor de la carrera mínima (M) seguirá la siguiente fórmula:

$$M = 5 * (C * (1 + FCal))$$

Dónde:

$M = \text{Carrera Mínima}$

$C = \text{Costo por kilómetro}$

$FCal = \text{Factor de Calidad}$

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia de la carrera mínima que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto.

ARTÍCULO 7º.- Factor de calidad. El factor de calidad ($FCal$) tendrá un valor de cero coma ciento

treinta y tres (0,133) para los vehículos que cumplan con las características descritas en el artículo 16 del presente decreto.

El factor de calidad ($FCal$) tendrá un valor de 0 para los vehículos que no cumplan con las características descritas en el artículo 16 del presente decreto.

ARTÍCULO 8º.- Factor de congestión. Para calcular el valor del factor de congestión ($FCong$), y con base en la velocidad promedio estimada del servicio (V_s) se utilizará una de las siguientes fórmulas:

$$\begin{aligned} \text{Si } V_s \geq V_{fl} &\xrightarrow{\text{entonces}} FCong = 0 \\ \text{Si } V_c \leq V_s < V_{fl} &\xrightarrow{\text{entonces}} FCong = \frac{V_{fl} - V_s}{V_{fl}} * b_1 \\ \text{Si } V_s < V_c &\xrightarrow{\text{entonces}} FCong = \left(\frac{V_{fl} - V_s}{V_{fl}} * b_2 \right) + c \end{aligned}$$

Donde:

$V_s = \text{Velocidad promedio calculada del servicio en kilómetros por hora}$

$V_{fl} = \text{Velocidad de flujo libre} = 36 \text{Km/h}$

$V_c = \text{Velocidad de congestión} = 18 \text{Km/h}$

$b_1 = 0,83$

$b_2 = 2,48$

$c = -0,825$

ARTÍCULO 9º.- Valor de los recargos. El valor de los recargos (R) será la suma del valor de cada uno de los recargos aplicables. En ningún caso se podrá sumar el recargo nocturno y adicionalmente incluir el recargo por domingo y/o festivo.

PARÁGRAFO. Valor del recargo del Factor de Seguridad Vial. El valor del recargo correspondiente al Factor de Seguridad Vial para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi

de que trata el Capítulo III de este decreto será de quinientos pesos (\$ 500).

ARTÍCULO 10º.- Recargo desde o hacia el aeropuerto o puente aéreo. Cuando el origen o el destino del servicio sea el aeropuerto o el puente aéreo se aplicará el recargo desde o hacia el aeropuerto o puente aéreo (R_a), el cual seguirá la siguiente fórmula:

$$R_a = 5 * (C * (1 + FCal))$$

Dónde:

$R_a = \text{Recargo desde o hacia el aeropuerto o puente aéreo}$

$C = \text{Costo por kilómetro}$

$FCal = \text{Factor de Calidad}$

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia del recargo desde o hacia el aeropuerto o puente aéreo que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto.

ARTÍCULO 11. Recargo nocturno, dominical, y/o festivo. Cuando el servicio inicie y/o termine entre las ocho de la noche (8:00pm) y las cinco de la mañana (5:00am), y/o en día domingo o festivo, se aplicará el recargo nocturno, dominical, y/o festivo (R_n), el cual seguirá la siguiente fórmula:

$$R_n = 2,4 * (C * (1 + FCal))$$

Dónde:

R_n = Recargo nocturno, domuncial, festivo

C = Costo por kilómetro

$FCal$ = Factor de Calidad

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia del recargo nocturno, dominical, y/o festivo que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto.

Ítem	Equivalencia en km	Valor a pagar sin factor de calidad	Valor a pagar con factor de calidad
Costo por kilómetro	1	\$ 881	\$ 998
Banderazo o arranque	2,8	\$ 2,500	\$ 2,800
Recargo hacia y desde el Aeropuerto o Puente Aéreo	5	\$ 4,400	\$ 5,000
Recargo nocturno (20:00 a las 5:00 horas), dominical y/o festivo	2,4	\$ 2,100	\$ 2,400
Carrera mínima	5	\$ 4,400	\$ 5,000
Servicio puerta a puerta	0,9	\$ 800	\$ 900

ARTÍCULO 14º.- Interrupción del servicio. Cuando en el transcurso del viaje se presenten situaciones imprevistas, tales como, manifestaciones, cierres viales, caso fortuito y/o fuerza mayor y el usuario decida bajarse del vehículo antes de llegar al destino pactado inicialmente, se dará por interrumpido el servicio.

En caso de interrupción del servicio, la plataforma tecnológica dispuesta por la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo deberá calcular nuevamente la distancia (D_s), el tiempo, y la velocidad promedio del servicio (V_s). Para este cálculo se considerará el punto de interrupción del servicio como destino del mismo. El costo del servicio se calculará nuevamente utilizando la fórmula descrita en el artículo 3 del presente decreto.

PARÁGRAFO. - Si al interrumpir el servicio, el valor calculado por la plataforma supera el valor informado inicialmente al usuario, únicamente se podrá cobrar al usuario el valor que se le informó inicialmente.

ARTÍCULO 12. Recargo por el servicio puerta a puerta. Cuando el servicio no sea solicitado en vía por el usuario, sino mediante radioteléfono, plataforma tecnológica u otro medio tecnológico, se aplicará el recargo por el servicio puerta a puerta (R_p), el cual seguirá la siguiente fórmula:

$$R_p = 0,9 * (C * (1 + FCal))$$

Dónde:

R_p = Recargo por servicio puerta a puerta

C = Costo por kilómetro

$FCal$ = Factor de Calidad

PARÁGRAFO. - Los valores de referencia del recargo puerta a puerta que deben ser utilizados para liquidación de la tarifa se encuentran consignados en el Artículo 13 del presente Decreto.

ARTÍCULO 13º.- Parámetros de cobro. Para la liquidación de la tarifa del servicio de transporte publico individual tipo taxi y los recargos, se tendrán en cuenta los parámetros consignados en la siguiente tabla:

ARTÍCULO 15º.- Cambio de destino. Cuando el usuario decida dirigirse a un destino diferente al informado al momento de solicitar el servicio, se dará por interrumpido el mismo. En este caso, la plataforma tecnológica calculará el valor entre el punto de inicio y el punto de interrupción, de conformidad con lo establecido en el artículo 14º del presente decreto, y se le dará la opción al usuario de iniciar un nuevo servicio hacia su nuevo destino.

PARÁGRAFO. - Antes de iniciar el nuevo recorrido, la plataforma tecnológica dispuesta por la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo, deberá informar al usuario el valor del servicio entre el punto de inicio y el punto de interrupción, y el valor del servicio entre el punto de interrupción y el nuevo destino de conformidad con el Artículo 2º del presente decreto. En este cálculo no se cobrará nuevamente el valor del banderazo.

TITULO II PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CAPITULO I DE LOS EQUIPOS

ARTÍCULO 16º.- Características de los equipos.

Para acceder a la tarifa con factor de calidad, los vehículos deberán cumplir, como mínimo con las siguientes características:

1. Ser de color amarillo.
2. Contar con frenos ABS, air bags frontales y apoyacabezas.
3. Tener cuatro (4) puertas laterales.
4. Tener una cabina de pasajeros con capacidad para acomodar a mínimo cinco (5) personas, incluido el conductor, con un módulo de espacio por pasajero no inferior a cuatrocientos cincuenta milímetros (450mm) de ancho a la altura de los hombros y con el módulo de silletería de setecientos cincuenta milímetros (750mm).
5. Tener una bodega o espacio para el equipaje con capacidad no inferior a cero coma cuatro metros cúbicos (0,40 m3).
6. El vehículo no debe tener más de tres (3) años desde la fecha de expedición de la licencia de tránsito.

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

1. Tener una franja lateral, frontal y posterior. Las condiciones y características de dichas franjas, serán reguladas en el acto administrativo que deberá expedir la Secretaría Distrital de Movilidad dentro de los tres meses siguientes a la publicación del presente Decreto.
2. El conductor tendrá el uniforme que la empresa a la que esté vinculado el vehículo determine en cuanto a su diseño, logos, color, etc., los cuales deberán ser relacionados de manera detallada ante la Secretaría Distrital de Movilidad en la modificación de la habilitación de la que trata el artículo 19 del presente Decreto.

ARTÍCULO 18º. -Vehículos Eléctricos. Los vehículos de servicio de transporte público individual tipo taxi de propulsión exclusivamente eléctrica estarán autorizados para el cobro del factor de calidad, independientemente de las características del automotor mencionadas en el artículo 16, siempre y cuando reali-

cen el trámite descrito en el capítulo II de este Decreto ante la Secretaría Distrital de Movilidad. Sin embargo, deberán cumplir con las disposiciones nacionales, en especial con las contenidas en la Resolución 1056 de 2013 del Ministerio de Transporte o la norma que modifique, adicione o sustituya.

CAPITULO II DE LA HABILITACIÓN

ARTÍCULO 19º. - Modificación habilitación. Para acceder a la tarifa con el factor de calidad, las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, con habilitación vigente para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi, deberán solicitar y obtener la modificación de la habilitación para operar, específicamente en lo que tiene que ver con actualizar y aportar los requisitos previstos para personas naturales en los numerales 4, 6 y 8 del artículo 2.2.1.3.2.4 y para personas jurídicas en los numerales los numerales 5, 6 y 7 del artículo 2.2.1.3.2.3. del Decreto Nacional 1079 de 2015.

ARTÍCULO 20º. -Requisitos para la modificación de la habilitación. Para la modificación de la habilitación a la que hace referencia el artículo anterior, las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y habilitadas, deberán solicitar por escrito su intención de modificar el acto administrativo de habilitación con el fin de acceder a la tarifa con el factor de calidad, y allegar a la Secretaría Distrital de Movilidad los siguientes documentos:

1. Listado de los vehículos que cumplen con las características descritas en el artículo 16 de este decreto para poder realizar el cobro del factor de calidad.
2. Certificación actualizada sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor descrito en el numeral anterior.
3. Las características del uniforme que usarán como distintivo los conductores afiliados a sus empresas y de los demás distintivos señalados en el Artículo 17 de este Decreto.

PARÁGRAFO: Las condiciones, términos y características que deberán cumplir las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, con habilitación vigente para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi para la modificación de la habilitación y el cumplimiento de los requisitos para dicha modificación, serán reguladas en acto administrativo que deberá expedir la Secretaría Distrital de Movilidad

dentro de los tres meses siguientes a la publicación del presente Decreto.

CAPITULO III DEL FACTOR DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 21°. - Definición. Defínase el Factor de Seguridad Vial -FSV- como el factor de cálculo que contempla la calidad del servicio en materia de seguridad, consistente en un recargo aplicable al valor final cobrado al usuario, de todo viaje realizado en Bogotá, D.C., mediante el servicio de transporte público individual en vehículos tipo taxi en el nivel básico, por la reducción en el porcentaje de la tasa de accidentalidad en la que se encuentren involucrados los vehículos habilitados para la prestación de este servicio, de acuerdo con los indicadores de seguridad vial correspondientes.

PARÁGRAFO 1.- El recargo definido en el presente artículo aplica de forma general, y no tendrá en cuenta elementos diferenciadores de la empresa habilitada para la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 2.- La meta de reducción de accidentalidad a cumplir por parte del servicio de transporte público individual será medida trimestralmente, en comparación con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, es decir, enero-marzo, abril-junio, julio-septiembre y octubre-diciembre de cada año.

$$ISV_i = \left(\frac{\text{Siniestros con heridos}_{i,A} + \text{Siniestros con fallecidos}_{i,A}}{\text{Siniestros con heridos}_{i,A-1} + \text{Siniestros con fallecidos}_{i,A-1}} \right) * 100$$

Dónde:

i = trimestre a evaluar definido como enero – marzo, abril – junio,

julio – septiembre y octubre – diciembre de cada año

A = año sobre el cuál se realiza la evaluación

PARÁGRAFO. - El Indicador de Seguridad Vial – ISV- es un indicador global del servicio de transporte público individual en el nivel básico, y no tendrá en cuenta elementos diferenciadores de la empresa habilitada para la prestación del servicio.

ARTÍCULO 24°. - Seguimiento. La Secretaría Distrital de Movilidad, con base en las cifras reportadas en el Informe Policial de Accidente de Tránsito – IPAT o el registro administrativo que haga sus veces, realizará el seguimiento trimestral a la siniestralidad vial en

PARÁGRAFO 3.- Para que haya lugar a la aplicación del recargo en el valor de la tarifa la reducción en el porcentaje de la tasa de accidentalidad a la que hace referencia el presente artículo no podrá ser inferior al 20% de la accidentalidad reportada en comparación con el mismo periodo del año inmediatamente anterior.

ARTÍCULO 22°. - Condiciones para el reconocimiento del Factor de Seguridad Vial-FSV. Para efectos del reconocimiento del FSV, el indicador de seguridad vial deberá alcanzar valores iguales o menores a 80%, equivalente a una reducción del 20% en la siniestralidad vial, según lo definido en el artículo 23 del presente Decreto.

PARÁGRAFO. - El recargo por FSV al que hace mención el presente Decreto, se cobrará a partir de la fecha en que se defina mediante acto administrativo que para el efecto expida la Secretaría Distrital de Movilidad, teniendo en cuenta las disposiciones del presente Decreto, acto que además deberá validar el cumplimiento de las condiciones de reconocimiento, y de igual manera, habrá de establecer el periodo de vigencia del cobro por tres meses.

ARTÍCULO 23°. - Indicador de Seguridad Vial. Defínase el Indicador de Seguridad Vial - ISV acorde a la siguiente expresión:

la que estén relacionados los vehículos habilitados para la prestación del servicio de transporte público individual tipo taxi.

TÍTULO III DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 25°. - Protección de datos. La plataforma tecnológica dispuesta por la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo no les solicitará datos personales a los usuarios atendidos en vía.

PARÁGRAFO. - Los responsables del manejo de la información atenderán, en todo momento, los lineamientos dispuestos en la Ley 1581 de 2012 y en las demás normas sobre hábeas data y tratamiento de datos personales. Lo anterior para todos los casos y en particular para la información solicitada a los usuarios que solicitan los servicios mediante la plataforma tecnológica.

ARTÍCULO 26º.- Plazo de implementación. Los plazos e hitos para la implementación de las disposiciones del presente decreto por parte de las empresas, personas naturales o jurídicas habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital serán definidos mediante el acto administrativo a que hace referencia el parágrafo del artículo 20 de este decreto.

ARTÍCULO 27º.- Transitoriedad. De manera transitoria, y dentro del plazo establecido en el parágrafo del artículo 20 del presente decreto, los vehículos que no hayan implementado el sistema de cobro mediante plataforma tecnológica, continuarán utilizando el sistema de liquidación por unidades de conformidad con el Decreto Distrital 439 de 2016.

ARTÍCULO 28.- Sanciones. El incumplimiento de las normas establecidas en el presente decreto dará lugar a la imposición de las sanciones contempladas en la Ley 336 de 1996, concordante con el Decreto Nacional 1079 de 2015, en especial en lo relacionado a comportamientos referentes al incremento o disminución no autorizada de las tarifas.

ARTÍCULO 29º.- Divulgación. Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán divulgadas por la Secretaría Distrital de Movilidad a las empresas de transporte habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en el nivel básico, en el Distrito Capital. Éstas a su vez deberán comunicar adecuadamente las estrategias de implementación a los propietarios de los vehículos tipo taxi, y sus conductores y capacitarlos en el uso de las plataformas tecnológicas escogidas.

ARTÍCULO 30º.- Inicio del cobro del Factor de Calidad. No podrá cobrarse la tarifa con factor de calidad de que trata el presente decreto hasta tanto no se obtenga la modificación de la habilitación para prestar el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico en vehículos tipo taxi en Bogotá, por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la acreditación del cumplimiento de los requisitos que en el presente decreto y demás disposiciones legales y reglamentarias se establecen.

ARTÍCULO 31º.- Capacidad Transportadora. Las disposiciones previstas en el presente decreto no implican bajo ninguna circunstancia el incremento de la capacidad transportadora que ya tiene dispuesta el Distrito Capital.

ARTÍCULO 32º.- Vigencia. El presente decreto rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contraria, especialmente los artículos 3 y 4 del Decreto Distrital 315 de 2007, Decreto Distrital 386 de 2016, Decreto Distrital 633 de 2016 y el Decreto Distrital 439 de 2016 quedará derogado una vez finalizado el plazo establecido en el parágrafo del artículo 22 del presente decreto.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los veinte (20) días del mes de octubre de dos mil diecisiete (2017).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO
Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad