



MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO NÚMERO

DE 2023

“Por el cual se reconoce un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, se reglamenta el procedimiento para su entrega y se dictan otras disposiciones”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial, las previstas en los numerales 11 y 17 del artículo 189 de la Constitución Política y el párrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 334 de la Constitución Política de Colombia estableció que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá, por mandato de la ley, entre otros, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo. Este marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho.

Que el artículo 365 de la Constitución Política determinó que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado por lo que es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Igualmente, señaló que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares; sin embargo, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Que, si bien el artículo 355 de la Constitución Política indica que ninguna de las ramas u órganos del poder público podrá decretar auxilios o donaciones en favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado, la Corte Constitucional, en Sentencia C - 159 de 1998, magistrado ponente Antonio Barrera Carbonell, sobre ese particular manifestó lo siguiente:

"(...) "La prohibición de otorgar auxilios admite, no sólo la excepción a que se refiere el segundo aparte del artículo 355 Superior, sino las que surgen de todos aquéllos supuestos que la misma Constitución autoriza, como desarrollo de los deberes y finalidades sociales del Estado con el fin de conseguir el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población del país. Estos criterios responden a la concepción del Estado Social de Derecho, el cual tiene como objetivo esencial 'promover la prosperidad general, facilitar la participación, garantizar los principios y deberes consagrados a nivel constitucional, asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden social justo y proteger a todas las personas en su vida, honra, bienes, creencias, derechos y libertades'; o como lo ha señalado en otra oportunidad la misma Corte, 'El Estado social de derecho exige esforzarse en la construcción de las condiciones indispensables para asegurar a todos los habitantes del país una vida digna dentro de las posibilidades económicas que estén a su alcance. El fin de potenciar las capacidades de la persona requiere de las autoridades actuar efectivamente para mantener o mejorar el nivel de vida, el cual incluye la alimentación, la vivienda, la seguridad social y los escasos medios dinerarios para desenvolverse en sociedad.

Bajo este entendido se explica el otorgamiento de subsidios, avalados por la Corte en diferentes pronunciamientos, a los pequeños usuarios en los servicios públicos domiciliarios

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

(art. 368 C.P.), al fomento de la investigación y transferencia de la tecnología; a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras (art. 65 C.P.), a la adquisición de predios para los trabajadores agrarios; (art. 64 C.P.), a la ejecución de proyectos de vivienda social y a los servicios públicos de salud y educación (C.P. arts. 49 y 67)."

Que, recientemente, la Corte Constitucional estableció en Sentencia C-124 de 2022 las condiciones para la valoración de donaciones o auxilios y señaló:

“(...) De tal manera, la Corte fijará las siguientes condiciones para la valoración de donaciones o auxilios: (i) toda asignación de recursos públicos debe respetar el principio de legalidad del gasto; (ii) la asignación de bienes y recursos públicos debe ajustarse o estar prevista en el Plan Nacional de Desarrollo y reflejarse en el Plan Nacional de Inversiones; (iii) toda autorización para entregar recursos o bienes públicos a favor de privados, debe perseguir una finalidad constitucional clara, suficiente y expresa, y no simples finalidades vagas o generales; y (iv) la asignación de recursos debe respetar el principio de igualdad y no discriminación.”

Que frente a los requisitos i) y ii) señalados en la sentencia citada, el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 “*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*”, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 “*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”*”, dispone:

“Artículo 35. Precio de los combustibles líquidos a estabilizar. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía, o la entidad delegada, establecerán la metodología de cálculo del valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles, así como las tarifas y márgenes asociados a la remuneración de toda la cadena de transporte, logística, comercialización y distribución de dichos combustibles que hacen parte del mercado regulado (...).

PARÁGRAFO PRIMERO. Las compensaciones al transporte, los subsidios, los incentivos tributarios y los mecanismos diferenciales de estabilización de precios podrán reconocerse y entregarse de manera general, focalizada o directa al consumidor final en la forma que determine el Gobierno nacional mediante el uso de nuevas tecnologías. El Gobierno nacional determinará el criterio de focalización”.

Que, de conformidad con el parágrafo citado las compensaciones al transporte podrán reconocerse y entregarse en la forma que determine el Gobierno Nacional. Este, además, determina el criterio de focalización de las respectivas compensaciones al transporte.

Que de acuerdo con el numeral 17 del artículo 189 de la Constitución Política, es una potestad del Presidente de la República “*Distribuir los negocios según su naturaleza, entre Ministerios, Departamentos Administrativos y Establecimientos Públicos*”.

Que en virtud de lo anterior, el Ministerio de Transporte se encuentra facultado para realizar la focalización y definición de los beneficiarios del reconocimiento de la compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y realizar su entrega por una única vez, con fundamento en los numerales 2.1 y 2.2. del artículo 2 del Decreto 87 de 2011, “*Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias*”, así como, para la distribución de los recursos a los beneficiarios, través del operador que este determine con fundamento en los lineamientos del Comité Operativo que se crea mediante el presente decreto.

Que frente al requisito iii) esbozado por la Corte Constitucional, relacionado con la finalidad constitucional clara, suficiente y expresa del auxilio o compensación; es importante resaltar que en virtud del literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, “*Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos*

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5 de la referida Ley 105 de 1993 dispuso que es atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que, a su vez, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996, “*Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*”, prescribió que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Que el artículo 5 *ibidem* le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que el documento técnico realizado por el Ministerio de Transporte se determinó que, para la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, aproximadamente el 83% de su parque automotor funciona con combustión a gasolina motor corriente oxigenada.

Que, el Gobierno nacional, en cabeza de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y Minas y Energía, ha implementado un plan de ajuste de los precios de venta al público de la gasolina motor corriente oxigenada en el país con el fin de reducir la incidencia del déficit del Fondo de la Estabilización de Precios de los Combustibles - FEPC en las finanzas de la Nación.

Que el mencionado plan de ajuste de precios ha impactado en los costos asociados en los que se incurre en la operación de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, lo cual significa que la mayoría de los vehículos que prestan este servicio se ven afectados por la variación de los costos de los combustibles.

Que el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi tiene una tarifa regulada por las autoridades territoriales, sean municipales, distritales o metropolitanas; tarifas que se basan en la metodología señalada en la Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, expedida por el Ministerio de Transporte, donde el combustible hace parte de los costos variables y que quien lo sufraga, es el conductor, quien además asume la mayor parte de los costos de operación, como son, entre otros, los relacionados con dicho combustible.

Que, de acuerdo con lo anterior, la variable de combustibles dentro del estudio técnico de costos para la fijación de las tarifas para el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi toma el precio de referencia de venta al público del mes de enero de cada año, por tanto, el incremento del precio de la gasolina motor corriente oxigenada tiene impacto sobre los costos asociados a la prestación de este servicio de transporte que son directamente proporcionales a la cantidad de kilómetros recorridos, lo cual significa que la mayoría de los vehículos que prestan este servicio se ve afectado por la variación de los costos de los combustibles en los términos del punto anterior. En consecuencia, existe desincronización reglamentaria entre la fijación de las tarifas por parte de las autoridades de transporte y la variación del precio de las variables que hacen parte de la estructura de costos de este servicio.

Que las otras modalidades y modos de servicio público de transporte permiten que la actualización de tarifas se realice con la inclusión de las variaciones de los valores de la canasta de costos, lo cual no sucede para el caso de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

individual de pasajeros en vehículos taxi, en la que se debe contar con los estudios y aprobación correspondientes por parte de la autoridad de transporte territorial respectiva.

Que, por lo anteriormente expuesto, la finalidad perseguida por este decreto es, entre otras cosas, disminuir la afectación de un sector productivo a cargo de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, como un servicio público inherente a la finalidad social del Estado en los términos del artículo 365 de la Constitución Política. Lo anterior, además, de conformidad con lo señalado en el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998 y el citado artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023.

Que frente al iv) requisito establecido por la jurisprudencia constitucional y referido anteriormente, esto es, que la asignación de recursos debe respetar el principio de igualdad y no discriminación, como se indicó previamente, en este caso, el régimen tarifario que rige el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi representa diferencias con los esquemas tarifarios y reglas en la materia de otras modalidades y modos de transporte. Lo anterior, en atención a que el artículo 2.2.1.3.8.16. del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, dispone que para esta modalidad las autoridades de transporte competentes actualizan anualmente los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas. En este sentido, el estudio se basa en precios de referencia que pueden variar sustancialmente de año en año, como es el caso del combustible.

Que, considerando los anteriores planteamientos, el principio de igualdad y no discriminación, no implica dar un trato igualitario a quienes, sino equitativo, donde se encuentren en similares situaciones de hecho y dar un trato desigual a aquellos que estén en supuestos fácticos diferentes. De esta manera, para el caso particular, el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos, según lo expuesto en precedencia, presenta particularidades en relación con otras modalidades y modos de transporte como la fijación tarifaria y el uso de combustible gasolina motor corriente oxigenada.

Que, de igual forma, el Ministerio de Transporte recopiló información de las dinámicas de operación de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi con el propósito de evidenciar los actores de la modalidad que resultan más impactados con el incremento del precio de la gasolina motor corriente oxigenada. De esta manera, se identificó que el propietario del vehículo taxi asume los costos asociados con seguros, impuestos y el mantenimiento general y, adicionalmente, se estableció que el rubro más representativo es la deuda comercial, la cual es la fuente de financiamiento para la adquisición del vehículo taxi.

Que, en relación con lo precedente, se concluyó que los conductores de los vehículos tipo taxi, dentro de las dinámicas de operación, deben garantizar el producido diario y asumir algunos costos, incluidos los asociados al precio del combustible, y otros adicionales relacionados con el aseo del equipo e imprevistos. En ese sentido, cubiertos estos costos, el conductor ejerce su actividad para generar su producido diario y el costo de combustible para entregar el vehículo taxi abastecido al finalizar su jornada.

Que, por lo anterior, se reconoce un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada –denominado “Competaxi”– para los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi únicamente en las condiciones dispuestas en el presente decreto.

Que, con base en lo anterior, se evidencia que los actores de la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que incurren en la carga económica del costo del combustible sobre sus ingresos son los conductores de los vehículos, razón por la cual, serán estos los beneficiarios, en su calidad de consumidores finales, del mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada que se reconoce mediante el presente decreto.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Que, de igual forma, se precisa que los propietarios de los vehículos taxis pueden asumir de forma directa la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, por lo tanto, el propietario que se involucre en la operación también podrá resultar beneficiario del mecanismo de compensación al consumo de la gasolina motor corriente oxigenada, en tanto también ostenta la calidad de conductor.

Que en el marco de lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 y, de conformidad con las consideraciones señaladas, el reconocimiento de la compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi resulta ajustado a la norma citada, adecuado a la finalidad perseguida, y proporcional a los hechos que justifican su implementación, esto es, los notorios impactos en la operación de la modalidad de transporte, en la cual el combustible es el costo variable más representativo dentro de su estructura de costos y que, de acuerdo con la normativa vigente, solo es posible actualizar la tarifa regulada con base en el precio observado de los combustibles en enero de cada año.

Que, para tal efecto, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público asignará los recursos conforme a la disponibilidad presupuestal y lo establecido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Que, para realizar la implementación del mecanismo de reconocimiento de la compensación al consumo de gasolina motor corriente – Competaxi, en beneficio de los prestadores de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, resulta necesario plantear las condiciones operativas del mecanismo citado.

Que el Gobierno nacional expidió el Decreto 172 de 2001, “*Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi*”, compilado en el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar su prestación y establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en obtener y mantener la habilitación en esta modalidad de transporte.

Que el artículo 2.2.1.3.1.1. del mencionado Decreto 1079 de 2015 estableció que las autoridades de transporte competentes para la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi son, en las jurisdicciones de orden nacional, distrital y municipal y del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley, respectivamente, el Ministerio de Transporte; los alcaldes municipales y/o distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución y, la Autoridad Única de Transporte Metropolitano o los alcaldes correspondientes.

Que el artículo 2.2.1.3.8.9. *ibidem* dispuso que las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un registro de conductores que, en línea y en tiempo real, permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo taxi que cada uno de ellos conduce.

Que el artículo 2.2.1.3.8.14. del Decreto 1079 de 2015 prescribió que las empresas de transporte accederán, en línea y en tiempo real al Sistema de Información y Registro de Conductores para reportar todas las novedades relacionadas con los conductores de los vehículos taxi, sistema que debe contener, como mínimo, la información señalada en esa disposición.

Que, las autoridades municipales y de las empresas de transporte son responsables de la calidad de los datos de cada uno de los conductores en sus municipios para hacer eficiente y confiable el mecanismo que se adopte.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Que el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.8.14. del Decreto 1079 de 2015 dispuso que, hasta tanto inicie su operación el Sistema de Información y Registro de Conductores, los reportes de que trata ese artículo deberán realizarse al registro municipal de conductores como mínimo una vez al mes.

Que, en línea con lo señalado en el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, el Competaxi se implementará con el apoyo de nuevas tecnologías, que permitan realizar la validación de identidad del postulante y certificar la concordancia de la información de los insumos de verificación para la determinación de los beneficiarios, el monto a liquidar, y la distribución de pagos correspondiente.

Que, para la implementación del mencionado mecanismo, el Ministerio de Transporte, en virtud de sus facultades legales y reglamentarias contenidas, entre otras normas, los artículos 1 y 2 del Decreto 87 de 2011, ejecutará la medida del mecanismo de compensación

Que, para dicha ejecución, le corresponde al Ministerio de Transporte, según sus funciones y competencias, la identificación, caracterización y distribución de los recursos a los beneficiarios del mecanismo de compensación.

Que, en ese sentido, el número de galones de consumo diario de gasolina motor corriente oxigenada por vehículo taxi por ciudad a compensar deberá ser determinado por el Ministerio de Transporte con base en la información reportada por las entidades territoriales y validada por este.

Que, de acuerdo con el análisis desarrollado por el Ministerio de Transporte y contenido en la memoria justificativa del presente decreto, se identificó que el promedio nacional del número de galones de consumo diario de gasolina motor corriente oxigenada por vehículo taxi corresponde a 5,6 galones diarios.

Que, para efectos de determinar el monto del reconocimiento de la compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se estableció una metodología que tiene en cuenta la disminución de los ingresos de los conductores de esta modalidad de transporte, con fundamento en el aumento de los precios de referencia de la gasolina en las trece (13) principales ciudades del país publicados por la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, , entre los meses de febrero a noviembre de 2023 y el consumo de este combustible por entidad territorial, sin que supere el promedio de consumo de 5,6 galones diarios.

Que, con base en lo anterior, el mecanismo de compensación de que trata el presente decreto no podrá, en ningún caso, reconocer un número de galones de consumo diario de gasolina motor corriente oxigenada por vehículo taxi que supere el límite máximo diario anteriormente mencionado.

Que, por otra parte, para la implementación del mecanismo de reconocimiento de la compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada se estableció la necesidad de conformar un Comité de Seguimiento conformado por los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Transporte, que determine los lineamientos para su adecuada operación.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011 y en el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, Único Reglamentario Sector Presidencia de la República, el presente decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte del 14 al 18 de diciembre de 2023, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés.

Que en virtud de lo dispuesto en la Ley 962 de 2005 y el Decreto Ley 019 de 2012, se solicitó a la Dirección de Participación, Transparencia y Servicio al Ciudadano del Departamento Administrativo de la Función Pública concepto previo para aprobar el trámite señalado en el presente acto administrativo.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 1340 de 2009 y en el artículo 2.1.2.1.9., del citado Decreto 1081 de 2015, el Ministerio de Transporte solicitó a la Superintendencia de Industria y Comercio que rindiera concepto de abogacía de la competencia sobre el presente Decreto.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo 1. Objeto. Reconocer un mecanismo de compensación al consumo de gasolina motor corriente oxigenada para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi – Competaxi, por una única vez, en virtud de las competencias señaladas en el parágrafo 1 del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 y definir la caracterización de beneficiarios y la distribución de los pagos del mecanismo de compensación, conforme al procedimiento establecido en el presente Decreto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Lo dispuesto en el presente Decreto regirá en todo el territorio nacional y se aplicará a los conductores de vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi activos con motorización de fuente energética exclusiva de gasolina motor corriente oxigenada y que acrediten los requisitos para acceder al reconocimiento del Competaxi.

Artículo 3. Definiciones. Para los efectos del presente Decreto, se adoptan las siguientes definiciones:

1. **Beneficiario.** Es el conductor vinculado a una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros Taxi que acreditó los requisitos para acceder al reconocimiento del Competaxi.
2. **Conductor activo de vehículo taxi.** Es la persona autorizada por una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros Taxi para que, bajo su responsabilidad, opere un vehículo en esta modalidad de transporte. Será conductor activo en la medida en que la tarjeta de control que lo acredita para desarrollar esta actividad se encuentre vigente en el periodo de liquidación del Competaxi.
3. **Gasolina Motor o Gasolina.** Es una mezcla compleja de hidrocarburos entre tres y doce átomos de carbono formada por fracciones combustibles provenientes de diferentes procesos de refinación del petróleo tales como destilación atmosférica, ruptura catalítica, ruptura térmica, alquilación, polimerización, reformado catalítico, etc.
4. **Kilómetros Operativos:** Corresponde a los kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera, donde el vehículo destinado a la prestación del servicio de transporte individual se encuentra en movimiento ya sea con pasajero o en búsqueda del mismo (sin pasajero).
5. **Licencia de conducción.** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.
6. **Postulante.** Es la persona interesada en acceder al reconocimiento del Competaxi.
7. **Producido diario:** Corresponde a la retribución económica por la prestación del servicio de transporte individual a lo largo del día (Número de recorridos o carreras al día por la tarifa de cada una de las carreras realizadas).

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

8. **Servicio Público de Transporte 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.
9. **Taxi.** Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.
10. **Vehículo de servicio público.** Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Artículo 4. Beneficiarios. Podrán ser beneficiarios del reconocimiento del Competaxi, los conductores activos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que se postulen y cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Tener licencia de conducción vigente en las categorías C1, C2 o C3.
- b) El vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi al que está asociado el conductor registre como tipo de combustible exclusivamente gasolina motor corriente oxigenada.
- c) El vehículo taxi al que está vinculado como conductor debe tener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y la Revisión Tecno-mecánica y de Emisiones Contaminantes.
- d) Obtener la aprobación para el acceso al reconocimiento del Competaxi, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 6 del presente Decreto.

Parágrafo 1. En todo caso, solo podrán acceder al reconocimiento del Competaxi hasta dos (2) conductores por vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de conformidad con las verificaciones que se efectúen. En el evento en que el postulante sea conductor de dos (2) o más vehículos de servicio de taxi, solo podrá acceder al reconocimiento del Competaxi por un solo vehículo taxi.

Parágrafo 2. No podrán ser beneficiarios del reconocimiento del Competaxi los conductores activos asociados al vehículo taxi con motorización híbrida o de fuentes energéticas exclusivas o alternantes diferentes a la gasolina motor corriente oxigenada que incidan como propulsor al automotor.

Artículo 5. Monto del reconocimiento de compensación individual. El monto máximo del reconocimiento de la compensación que se entregará a cada conductor activo del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que cumpla con los requisitos establecidos en el presente Decreto, será el resultante del cálculo que a continuación se presenta, teniendo como referencia la información de consumo, kilómetros operativos, así como la información de precios de combustible:

1. Con base en el análisis del parque automotor de Vehículos Taxi realizado por la autoridad territorial, esta última debe enviar al Ministerio de Transporte la información oficial respecto de los conductores y vehículos que cuenten con documentos de transporte en la modalidad de taxi, restricciones de movilidad, kilómetros promedio de recorrido de la operación de taxis de acuerdo con el correspondiente estudio de tarifas, rendimiento estimado de combustible, y la información que el Ministerio de Transporte considere necesaria para el reconocimiento de la compensación.

La compensación será calculada sobre el total del parque automotor que cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 4 del presente Decreto y por Vehículo Taxi a partir de la aplicación de las fórmulas descritas a continuación:

Continuación del Decreto “Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)”

Diferencial de costo de galón de gasolina:

$$\Delta \$ \text{ galón GMC} = \$ \text{ galón GMC}_{\text{Noviembre}} - \$ \text{ galón GMC}_{\text{Febrero}}$$

Diferencial de costo de tanqueo diario:

$$\Delta \$ \text{ Tanqueo}_{\text{diario/ciudad}} = \Delta \$ \text{ galón GMC} * \text{Gal consumo diario/ciudad}$$

Valor a compensar por conductor:

$$\text{Costo compensación}_{\text{Conductor}} = \Delta \$ \text{ Tanqueo}_{\text{diario/ciudad}} * \# \text{ días operativos por ciudad mes}$$

Valor total de compensaciones:

$$\text{Costo compensación}_{\text{Total}} = \text{Costo compensación}_{\text{Conductor}} * \text{Conductores inscritos reporte RUNT}$$

En donde se tiene que:

- $\Delta \$ \text{ galón GMC}$: corresponde a la diferencia del costo de la gasolina por ciudad entre los meses de noviembre y febrero definida de acuerdo con la CREG
- $\text{Gal consumo diario/ciudad}$: Corresponde a la cantidad de galones consumidos en la operación diaria por ciudad por taxi en función de la distancia recorrida
- $\Delta \$ \text{ Tanqueo}_{\text{diario/ciudad}}$: Corresponde al diferencial de costo de combustible por tanqueado diario
- Número de días operativos: Corresponde a la cantidad de días operativos por un taxi en cada ciudad

1. Diferencial de costo de tanqueo diario:

$$\Delta \text{ Precio Tanqueo} = \Delta \text{ Precio de referencia promedio en las 13 ciudades principales por galón de gasolina entre los meses de febrero y noviembre del 2023} * \text{Galones consumidos}_{\text{diario}}$$

Donde:

$\text{Galones consumidos}_{\text{diario}}$: Corresponde a la cantidad de galones consumidos en la operación diaria por ciudad por taxi en función de la distancia recorrida.

2. Valor a compensar por conductor:

$$\begin{aligned} \text{Costo compensación}_{\text{Conductor/Ciudad}} \\ = \Delta \text{ Precio Tanqueo}_{\text{diario}} * \# \text{ días operativos por ciudad} \end{aligned}$$

3. Valor total de compensaciones:

$$\begin{aligned} \text{Costo compensación}_{\text{Total}} &= \text{Costo compensación}_{\text{Conductor/Ciudad}} * \\ &\text{Conductores inscritos reporte RUNT} \end{aligned}$$

Parágrafo 1. En los términos señalados en el parágrafo 1 del artículo 4 del presente Decreto, para efectos de la aplicación de las fórmulas prescritas en este artículo, el número de conductores reportados por Vehículo Taxi no podrá ser superior a dos (2).

Parágrafo 2. El valor de la variable “Gal consumo diario/ciudad” no podrá en ningún caso superar los 5,6 galones diarios.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Artículo 6. Procedimiento. Para que los conductores activos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi puedan ser beneficiarios del reconocimiento del Competaxi, en los términos dispuestos en el presente Decreto, se deberá agotar el siguiente procedimiento:

1. Fase de postulación y actualización de datos

Para el reconocimiento del Competaxi, el interesado deberá tener actualizados sus datos en la plataforma dispuesta por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

2. Fase de validación de la información

La validación de la información de los postulantes al Competaxi se realizará por el Ministerio de Transporte con el apoyo del uso de las nuevas tecnologías, por medio del operador que se defina. Para efectos de la validación, se tendrá los siguientes insumos de verificación:

- a) Los datos registrados en el RUNT por el postulante.
- b) La información contenida en el RUNT relacionada con los requisitos descritos en los literales a), b) y c) del artículo 4 del presente Decreto,
- c) La información reportada por las autoridades de transporte del orden municipal, distrital o metropolitano, según corresponda, de acuerdo con lo señalado en el artículo 8 del presente Decreto, y
- d) La información que el Ministerio de Transporte determine necesaria para efectos de efectuar la validación.

El Ministerio de Transporte, a través del respectivo operador, realizará la validación de identidad del postulante y procederá a certificar la conformidad de la información de los insumos de verificación de la calidad de conductor activo de taxi.

3. Fase de liquidación del Competaxi y conformación de la lista de beneficiarios

El Ministerio de Transporte, a través del operador correspondiente, realizará la liquidación del monto de compensación individual para cada postulante.

El operador deberá remitir al Ministerio de Transporte un reporte de la conformidad de la información y la liquidación de la compensación, para que este, a través de la Dirección de Transporte y Tránsito, consolide el listado de beneficiarios aprobados para el reconocimiento del Competaxi y el monto de compensación respectivo, verificando si se cumplen los requisitos definidos en el presente Decreto.

La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte con el listado emitido por el operador expedirá el acto administrativo con el listado de beneficiarios aprobados para el giro de los recursos por concepto de la compensación. Este acto administrativo será publicado en la página web del Ministerio de Transporte.

4. Fase de distribución de los recursos y pago del Competaxi

La distribución de los recursos correspondientes al reconocimiento del Competaxi será efectuada por el Ministerio de Transporte, a través del operador de pagos dispuesto o la forma que éste defina.

Este reconocimiento se entregará a cada uno de los beneficiarios a través del medio de pago señalado por este en el momento de su postulación y actualización de datos en el aplicativo dispuesto por el RUNT y, de acuerdo con el monto de compensación liquidado.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Del pago del Competaxi a cada beneficiario, se deberá generar un certificado que servirá como soporte para los controles y seguimientos a que haya lugar en relación con la debida entrega de los recursos de este reconocimiento.

Artículo 7. Liquidación de la compensación. El reconocimiento del Competaxi estará sujeto al cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos anteriormente y se otorgará, con fundamento en la aplicación de las fórmulas y variables establecidas en el artículo 5 del presente Decreto.

El Competaxi se reconocerá, liquidará y entregará por una única vez con los parámetros de operación de diciembre y el cambio de los costos de gasolina entre febrero y noviembre 2023 conforme el cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos en el presente Decreto y según las disponibilidades presupuestales de los recursos que asigne el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 8. Reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales.

La autoridad de transporte del orden municipal, distrital o metropolitano, según corresponda, luego de realizar la validación de los documentos de transporte de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi de su jurisdicción y efectuado el análisis de la operación de esta modalidad de transporte, deberá reportar, a través de los medios y bajo las condiciones que disponga el Ministerio de Transporte, la información de los conductores, vehículos taxi, condiciones de operación y demás información que se requiera en relación con la prestación de esta modalidad en su jurisdicción.

Las autoridades de transporte competentes deberán reportar la información correspondiente, en los términos del manual operativo de que trata el artículo 13 del presente Decreto.

Parágrafo. Para efectos del reporte de la información de los conductores al Ministerio de Transporte señalado en el presente artículo, la autoridad municipal, distrital o metropolitana deberá recurrir al Sistema de Información y Registro de Conductores que debe tener implementado o, en su defecto, al registro municipal de conductores, de conformidad con lo prescrito, respectivamente, en el artículo 2.2.1.3.8.9. y el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.3.8.14. del Decreto 1079 de 2015.

Artículo 9. Responsabilidad en el reporte de información por parte de las autoridades de transporte territoriales. El reconocimiento del Competaxi en beneficio de los conductores del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi estará supeditada a la remisión de la información por parte de las autoridades de transporte territoriales en los términos que disponga el Ministerio de Transporte.

En caso de que la autoridad de transporte municipal, distrital o metropolitana, según corresponda, no remita la información requerida oportunamente y en los términos definidos por el Ministerio de Transporte, no se podrá aplicar el Competaxi en beneficio de los conductores del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi de su jurisdicción que se hayan postulado para acceder a este mecanismo.

Artículo 10. Recuperación de las compensaciones. El Ministerio de Transporte podrá adelantar las acciones que permitan recuperar las compensaciones entregadas en los siguientes eventos:

- a) Cuando se verifique que el vehículo taxi al cual se encuentra asociado el conductor no haya operado.
- b) Si se demuestra mediante sentencia judicial que el conductor que ha sido beneficiaria realizó fraude o utilizó documentos falsos.
- c) Cuando se demuestre a través de sentencia judicial o proceso administrativo que la validación de la información remitida por la entidad territorial es fraudulenta.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Artículo 11. Verificación posterior de la compensación. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, de oficio o a petición de parte, revisar el registro, documentos o cualquier soporte que haya permitido acreditar la calidad de beneficiario.

Parágrafo. La autoridad de transporte de orden municipal, distrital o metropolitano, según corresponda, deberá comunicar las novedades o inconsistencias que se presenten en la información de los conductores del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Artículo 12. Procedimiento de recuperación de compensaciones. De encontrarse alguna inconsistencia conforme a los artículos 10 y 11 del presente Decreto, el beneficiario del Competaxi deberá devolver el monto percibido indexado, desde la fecha en que se realizó su desembolso hasta la fecha en que efectivamente se realice el pago del valor a restituir. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad legal que recae en el Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Defensa Judicial de la Oficina Asesora Jurídica, de denunciar ante la autoridad competente todas aquellas conductas a fin de que se adelanten las investigaciones penales a que haya lugar; garantizando así la aplicación de la sostenibilidad fiscal como criterio orientador de las actuaciones administrativas, la protección del erario y la fidelidad de la información contenida en el registro.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá adelantar las acciones de cobro coactivo que permitan recuperar las compensaciones entregadas, de acuerdo con la Resolución 6611 del 27 de diciembre de 2019, por la cual se adecúa el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 13. Manual Operativo. Las demás disposiciones necesarias para la administración, ejecución y operación del mecanismo de compensación de que trata el presente decreto serán establecidas por el Ministerio de Transporte, mediante el manual operativo y demás documentos que sean requeridos para el efecto.

Parágrafo. En el manual operativo se podrá establecer, entre otros, el proceso de validación del listado de los beneficiarios, las herramientas de seguimiento al proceso de pago, la implementación del reconocimiento del Competaxi, así como los demás aspectos operativos que se requieran para su adecuado desarrollo.

Artículo 14. Atención conjunta y coordinada a los requerimientos de información, peticiones, quejas y reclamos. Las entidades responsables del reconocimiento e implementación del mecanismo de compensación de que trata el presente Decreto apoyarán en los eventos en que se requiera la atención de las solicitudes de información, peticiones, quejas y reclamos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 y siguientes del Título II de la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

Artículo 15. Financiamiento del Competaxi. Los recursos necesarios para la ejecución del Competaxi y sus costos asociados, se realizarán con cargo a los recursos del Presupuesto General de la Nación, mediante transferencia dentro del presupuesto de funcionamiento del Ministerio de Transporte, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales de la vigencia 2023.

Para tal fin, el Ministerio de Transporte realizará las gestiones necesarias ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con el artículo 19 de la Ley 2276 de 2022.

Artículo 16. Transferencia de recursos al beneficiario final. Durante el procedimiento de caracterización de beneficiarios del Competaxi, el Ministerio de Transporte, mediante acto administrativo, ordenará el pago de la compensación usando el medio de pago señalado por el beneficiario al momento de su postulación, el cual deberá realizarse a través de un operador de pagos o de la forma que este defina, en los términos del numeral 4 del artículo 6 del presente decreto.

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

Igualmente, en este acto administrativo se establecerá el monto de los recursos a transferir y el mecanismo de pago para lo cual se deberán definir los productos financieros y las entidades en las que los beneficiarios recibirán la compensación respectiva.

Con posterioridad a la orden de pago señalada anteriormente, el Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo definitivo del reconocimiento de Competaxi. Contra este acto procederán los recursos correspondientes de conformidad con lo previsto en la Ley 1437 de 2011.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá suscribir contratos o convenios con operadores para garantizar el pago y dispersión de la compensación de que trata el presente Decreto.

En todo caso, el establecimiento del mecanismo jurídico de contratación o suscripción de convenio con el operador se determinará por el Comité de Seguimiento creado por el artículo 17 de este decreto.

Artículo 17. Supervisión y seguimiento. Las autoridades territoriales de cada jurisdicción serán responsables de ejercer la inspección, vigilancia y control frente a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y serán también responsables, en su calidad de autoridades de transporte de la modalidad, de la veracidad de la información reportada para la identificación de los beneficiarios del reconocimiento del Competaxi.

Así mismo, se creará el Comité de Seguimiento al Competaxi, con la participación de uno (1) o dos (2) representantes del nivel directivo de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y de Transporte, o a quienes ellos deleguen, para que adopte y realice el seguimiento de las decisiones y directrices en la implementación del reconocimiento del Competaxi.

Parágrafo. El Comité de Seguimiento al Competaxi será presidido por el Ministerio de Transporte quien convocará las reuniones que se deben realizar con una periodicidad mensual, para garantizar la articulación interinstitucional y la ejecución de las acciones conjuntas necesarias, así como la adopción de medidas que permitan la correcta ejecución del reconocimiento del Competaxi.

Artículo 18. Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado a los

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO,

RICARDO BONILLA GONZÁLEZ

Continuación del Decreto “*Por el cual se adiciona el Título 12 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)*”

EL MINISTRO DE MINAS Y ENERGÍA,

OMAR ANDRÉS CAMACHO MORALES

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA