

Estudios Económicos Sectoriales

Estudio sobre Taxímetros en
Colombia

No. 15
Diciembre, 2016

**Estudio elaborado por el
Grupo de Estudios Económicos**

Esta obra está bajo una [Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia](#).

Usted es libre de:

Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

Bajo las condiciones siguientes:

- **Atribución** – Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante. Si utiliza parte o la totalidad de esta investigación tiene que especificar la fuente.
- **No Comercial** – No puede utilizar esta obra para fines comerciales.
- **Sin Obras Derivadas** – No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Los derechos derivados de usos legítimos u otras limitaciones reconocidas por la ley no se ven afectados por lo anterior.



Este documento fue resultado de la investigación desarrollada por: Aura García Pabón, Yesica Juliana Henao Gutiérrez, José Alejandro Rodríguez, Jacobo Campo Robledo y Juan Pablo Herrera[♦]. Agradecemos los aportes realizados por Lukas Sanz Ramírez quien se desempeñó como pasante del Grupo de Estudios Económicos durante la elaboración del presente estudio.

[♦] El análisis presentado y las opiniones expuestas en el presente documento son responsabilidad exclusiva del Grupo de Estudios Económicos y no representa la posición de la Superintendencia de Industria y Comercio en la materia.

Para cualquier duda, sugerencia, corrección o comentario, escribir a: estudioeconomicos@sic.gov.co.

Estudio sobre Taxímetros en Colombia

*Grupo de Estudios Económicos
Superintendencia de Industria y Comercio*

Resumen

El documento presenta la situación del servicio de transporte individual en Colombia, particularmente relacionada con la implementación de aspectos regulatorios sobre el uso de los taxímetros y algunas problemáticas existentes frente a este tema. Producto del análisis de la normatividad existente y de algunas cifras del sector, el estudio sugiere algunas recomendaciones a la Delegatura para la Verificación y Vigilancia de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal para que considere como prioridad avanzar en el diseño de un reglamento técnico que le permita al país contar con un criterio unificado sobre las características y modo de funcionamiento de los taxímetros.

Palabras clave: Taxis, taxímetros, Colombia, regulación.

Tabla de Contenido

1	Introducción	7
2	Contexto del precio del servicio de taxi en Colombia.....	10
2.1	Contexto Internacional	10
2.2	Contexto Nacional.....	16
3	Normatividad.....	17
4	Caracterización del sector	23
5	Recomendaciones.....	29
	Referencias.....	30

Lista de Tablas

Tabla 1. Tarifas vigentes servicio de taxi en Londres 2016.....	11
Tabla 2. Tarifas vigentes servicio de taxi en Ciudad de México 2016.....	12
Tabla 3. Tarifas vigentes servicio de taxi en Sao Paulo 2016.....	13
Tabla 4. Tarifas vigentes servicio de taxi en Nueva York 2016	14
Tabla 5. Tarifas vigentes servicio de taxi en Bogotá 2016.	15
Tabla 6. Tarifas de servicio de Taxi en diferentes ciudades del mundo corregidas por Poder de Paridad de Compra 2016.....	15
Tabla 7. Tarifas del servicio de transporte público individual en las principales ciudades del país 2016.....	16
Tabla 8. Participación modal del total de viajes en Bogotá en 2011.....	23
Tabla 9. Participación modal de viajes motorizados en Bogotá en 2011.....	24
Tabla 10. Participación modal de viajes de transporte individual en Bogotá en 2011	24
Tabla 11. Uso de taxi en Bogotá por estrato socioeconómico en 2011.....	25
Tabla 12. Porcentaje de la población de cada estrato socioeconómico en Bogotá que utiliza el servicio de taxis en 2011.....	25
Tabla 13. Uso de taxi en Bogotá por estrato socioeconómico en 2011.....	26
Tabla 14. Porcentaje de taxímetros mal calibrados según revisiones diarias en Bogotá en 2009.....	28

Lista de Gráficas

Gráfica 1. Principales marcas de vehículos taxi en Bogotá en 2014.....	26
Gráfica 2. Principales marcas de vehículos taxi en Barranquilla en 2012	27

1 Introducción

Según un estudio elaborado por el Centro Nacional de Consultoría en Bogotá, Medellín y Cali¹, el uso de transporte individual representa uno de los más importantes medios de transporte de los ciudadanos. De acuerdo con el estudio en mención, que tiene en cuenta la respuesta de más de 2.600 encuestados entre el 4 de octubre y el 1 de noviembre de 2015, el 47% de los encuestados en Bogotá señaló que utiliza ese medio de transporte, el 54% en Cali y el 50% en Medellín. El estudio mostró además que entre octubre y noviembre de 2015 el 44% de los encuestados había utilizado en Bogotá transporte individual, 54% en Cali y 49% en Medellín.

Frente a esta situación, resulta importante evaluar cuál es el mecanismo que permite establecer el valor de las tarifas actualmente en las diferentes ciudades del territorio nacional y la regulación que le permite al consumidor tener garantía y confianza sobre el criterio objetivo que liquida el valor de la tarifa a pagar por el servicio.

Si bien en ciertas ciudades del país aún existe una tarifa única que el usuario debe cancelar por cada recorrido o “carrera”, la implementación del taxímetro es un elemento de referencia en importantes ciudades en Colombia. Dicho dispositivo tiene en cuenta, tanto el tiempo de espera, como el desplazamiento que el vehículo realiza, a efectos de establecer las unidades que corresponderán a un valor específico que el usuario del transporte de servicio individual deberá cancelar por el desplazamiento.

No obstante, la existencia del dispositivo señalado, existen serias preocupaciones originadas por parte de los usuarios de este tipo de transporte acerca del nivel de confianza en la determinación final de la tarifa, y es que técnicamente hablando la modificación del dispositivo a favor del oferente del servicio pareciera poder realizarse de una manera relativamente sencilla, sin que exista regulación alguna que logre disuasión efectiva de esta práctica.

Es así como en el año 2003, la Asociación Colombiana de Fabricantes de Taxímetros (ACFT) solicitó al Ministerio de Transporte establecer, dentro de la reforma al Decreto 176 de 2001², una sanción por el incumplimiento en la liquidación del costo del servicio público. La anterior solicitud fue tenida en cuenta por el Director de Tránsito y Transporte para la realización del estudio de la norma técnica colombiana 3679 en el marco de la reglamentación de las normas acerca de la vigilancia y control del funcionamiento de los taxímetros.

¹ Centro Nacional de Consultoría, 2015. Movilidad en Bogotá, Medellín y Cali: tendencias de uso en el transporte individual.

² Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones.

Posteriormente, en 2005, el Consejo de Bogotá en comunicación con la Asociación Nacional de Taximetristas (Asonaltax) da inicio a una mesa de trabajo con el objetivo de evaluar la necesidad de reglamentación, vigilancia y control de los taxímetros, con participación de la Superintendencia de Industria y Comercio (en adelante SIC), la Cámara de Comercio de Bogotá, La Federación Nacional de Comerciantes (FENALCO), ASONALTAX, el Comandante de la Policía Metropolitana de Bogotá y algunos otros órganos de control. Los principales puntos a tratar en la mesa de trabajo fueron:

1. Bases legales y reglamentarias.
2. Fechas y recaudo.
3. Mecanismos técnicos y tecnológicos de vigilancia y control.
4. Entidades responsables de los sellos de calidad.
5. Condiciones técnicas y características de los taxímetros.
6. Autoridades competentes de la calibración de los taxímetros.
7. Competencia de la SIC en relación a la metrología legal sobre los taxímetros en el Distrito Capital.

El Secretario de Tránsito y transporte de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. de ese momento se pronunció respecto a la misma, haciendo énfasis en la normatividad existente amparada en los artículos 89 y 131 de la Ley 769 de 2002 en lo relacionado con la reglamentación de los taxímetros y las multas.

Con respecto a información sobre multas y comparendos, el secretario afirmó que para ese entonces se reportaron 178 órdenes de recaudo por infracción equivalentes a apenas 27 millones y medio de pesos desde la entrada en vigencia de la Ley 769 de 2002 hasta el 2006.

Con referencia a las autoridades competentes de calidad y calibración de taxímetros, se ha señalado el papel que cumple la SIC, encargada de garantizar y verificar la calidad de los bienes y servicios ofrecidos a los consumidores, obligación establecida por el Decreto Nacional 2269 de 1993, y el artículo 2 del Decreto 202 de 1999 que señala la responsabilidad de las empresas públicas de transporte de Bogotá de velar por el correcto funcionamiento de los taxímetros instalados en los vehículos vinculados de las mismas.

Finalmente, resalta la competencia de la Secretaria de Tránsito y Transporte del Distrito de la autorización del funcionamiento de talleres de taxímetros al igual que la sanción y recaudo por el incumplimiento de la normatividad en la ciudad.

Durante 2006 también se llevan a cabo debates al respecto de las proposiciones 624 de 2005, 021 y 03 de 2006 planteadas en la Comisión de Presupuesto del Consejo de Bogotá, referentes a la reglamentación, control y vigilancia acerca de los taxímetros, de los cupos de los taxis y de la certificación de los vehículos de transporte público individual en la ciudad, en los cuales se invitan representantes de los principales entes de control de la ciudad y la nación competentes en el tema.

En marzo de 2011, se llevó a cabo una mesa de trabajo del sector con el fin de hacer seguimiento a la problemática que aquejaba a los usuarios de taxis en la ciudad con respecto a la calidad de la prestación del servicio de taxis. Producto de la mesa, ASONALTAX manifiesta a la dirección de Control y vigilancia de la Secretaria de Movilidad de Bogotá las preocupaciones existentes frente a las filas de taxis en los talleres de taxímetros pidiendo la adulteración de los mismos bajo el pretexto de la ausencia de las tarifas especiales aeroportuarias y solicita medidas correctivas que permitan mitigar el problema

Finalmente, en mayo de 2015, el Subteniente Jairo Yimmy Mina Garcés, responsable de la unidad básica de Investigación Criminal, le Solicita a la Asociación Colombiana de Fabricantes de Taxímetros (COLFATAX) información correspondiente a la personería jurídica, razón social y NIT de los talleres de taxímetros autorizados con el fin de identificar e individualizar los establecimientos comerciales que en la actualidad funcionan de manera legal y se ajustan a los parámetros establecidos en la normatividad y poder realizar un mejor seguimiento a aquellos que no cumplen con las condiciones mencionadas.

Como puede apreciarse, históricamente el tema del uso y confiabilidad de los taxímetros en Bogotá ha suscitado fuertes controversias y podría concluirse que al no existir diferencias substanciales de la regulación vigente en el resto de ciudades del país el tema seguramente no será distinto para el usuario del servicio de transporte individual en Colombia. Es por esto que el presente estudio pretende de forma sintética presentar la situación del servicio de transporte de servicio individual en Colombia en lo que concierne particularmente con la implementación de aspectos regulatorios sobre el uso de los taxímetros y sugiere algunas recomendaciones.

El documento está dividido en las siguientes secciones. Además de esta introducción, la sección 2 se dedica a hacer una contextualización del precio del servicio de taxi en Colombia frente al resto del mundo y propone una breve comparación tarifaria entre ciudades. La sección 3 presenta la normatividad del servicio de taxi individual. La sección 4 presenta algunas cifras del sector y por último se presentan algunas recomendaciones derivadas del análisis de las referencias documentales y del análisis cuantitativo del estudio.

2 Contexto del precio del servicio de taxi en Colombia

En esta sección se exponen las características principales del contexto del precio del taxi, tanto a nivel internacional como nacional.

2.1 Contexto Internacional

Esta subsección presenta un contexto de las tarifas del servicio de taxi a nivel internacional. Para esto, se presenta una comparación de los componentes tarifarios para el servicio de taxi en cinco ciudades del mundo: Londres, Ciudad de México, Sao Paulo, Nueva York y Bogotá.

En Londres, los taxis son conocidos como “Black Cabs” o “Taxis Negros” y tienen capacidad para cinco personas además del conductor. La tarifa se define como un contrato entre el usuario y el prestador del servicio. Existen tres tipologías de contrato, cada uno con su estructura de tarifas. La autoridad que regula el servicio de taxis en Londres es Transportes para Londres (Transport for London - TfL). El pasajero tiene la opción de negociar la tarifa antes de que inicie el viaje o de pagar lo que indique el taxímetro al final del viaje. La Tabla 1 resume los componentes de cada una de las tarifas existentes y vigentes a 2016.

Tabla 1. Tarifas vigentes servicio de taxi en Londres 2016.

Variables/ Ciudad	LONDRES		
	Tarifa 1	Tarifa 2	Tarifa 3
Tipo de Tarifa	Tarifa de lunes a viernes entre las 5:00 y las 20:00 horas incluyendo festivos	Tarifa de lunes a viernes entre las 20:00 y las 22:00 horas o los sábados y domingos entre las 5:00 y 22:00 horas incluyendo festivos	Tarifa entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente incluyendo festivos.
Banderazo	2.60 libras/primeros 247,8 metros o 53,2 segundos	2.60 libras/primeros 201,2 metros o 43,2 segundos	2.60 libras/primeros 162,4 metros o 35 segundos
Valor Distancia	20 Peniques cada 123,9 metros si la distancia recorrida es menor a 9656,1 metros. Después de esa distancia, se cobran 20 peniques cada 86,9 metros.	20 Peniques cada 100,6 metros si la distancia recorrida es menor a 9656,1 metros. Después de esa distancia, se cobran 20 peniques cada 86,9 metros.	20 Peniques cada 81,2 metros si la distancia recorrida es menor a 9656,1 metros. Después de esa distancia, se cobran 20 peniques cada 86,9 metros.
Valor por Tiempo	20 peniques por cada 26,6 segundos. Después de 9656,1 metros, se cobran 20 peniques por cada 18,7 segundos	20 peniques por cada 21,6 segundos. Después de 9656,1 metros, se cobran 20 peniques por cada 18,7 segundos	20 peniques por cada 17,5 segundos. Después de 9656,1 metros, se cobran 20 peniques por cada 18,7 segundos
Recargo por franjas horarias	Se tienen tarifas diferentes por franjas horarias		
Recargo por viajes al aeropuerto	Se tienen tarifas por viajes al aeropuerto que oscilan entre 50 y 95 libras esterlinas		

Fuente: Elaboración Propia con información de Transport for London³.

Por otro lado, Ciudad de México cuenta con tres esquemas de taxi que dependen de la forma de operación del servicio, taxi libre, de sitio o puerta a puerta por radioteléfono. Las tarifas

³ Tabla de valores disponible en: <https://tfl.gov.uk/modes/taxis-and-minicabs/taxi-fares/tariffs>.

cambian completamente de acuerdo al tipo de servicio. La Tabla 2 presenta un resumen de las mismas.

Tabla 2. Tarifas vigentes servicio de taxi en Ciudad de México 2016.

Variables/Ciudad	CIUDAD DE MÉXICO		
	Tarifa 1	Tarifa 2	Tarifa 3
Tipo de Tarifa	Taxi libre	De sitio	Radio taxi
Banderazo	8,74 pesos mexicanos	13,1 pesos mexicanos	27,30 pesos mexicanos
Valor Distancia	1,07 pesos mexicanos por cada 250 metros.	1,30 pesos mexicanos por cada 250 metros.	1,84 pesos mexicanos por cada 250 metros.
Valor por Tiempo	1,07 pesos mexicanos por cada 45 segundos.	1,30 pesos mexicanos por cada 45 segundos.	1,84 pesos mexicanos por cada 45 segundos.
Recargo por viajes al aeropuerto	Se tienen tarifas diferenciales según el destino, las cuales son aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.		

Fuente: Elaboración Propia con información de la Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México⁴

En Sao Paulo existen tres tipos de tarifa que dependen del servicio de taxi, común, especial o de lujo, y se diferencian según el horario: de lunes a sábado de las 6:00 a las 20:00 horas, o de las 20:00 horas a las 6:00 horas del día siguiente de lunes a sábados y los domingos y festivos todo el día. Adicionalmente, establece recargos proporcionales para viajes fuera de la ciudad. La Tabla 3 presenta un resumen de las tarifas vigentes a 2016.

⁴ Tabla de valores disponible en: <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/transporte-de-pasajeros/nuevas-tarifas-de-transporte-publico-vigentes>

Tabla 3. Tarifas vigentes servicio de taxi en Sao Paulo 2016.

Variables/Ciudad	SAO PAULO		
	Tarifa 1	Tarifa 2	Tarifa 3
Tipo de Tarifa	Taxi Común	Taxi especial	Taxi de lujo
Banderazo	4,5 reales	5,65 reales	6,75 reales
Valor Distancia	2,75 reales o 3,58 por cada 1000 metros	3,45 reales o 4,49 reales por cada 1000 metros	4,15 reales o 5,4 reales por cada 1000 metros
Valor por Tiempo	33 reales por cada 3600 segundos parado	41,25 reales por cada 3600 segundos parado	49,50 reales por cada 3600 segundos parado
Recargo por viajes fuera de la ciudad	50% del valor de la tarifa	50% del valor de la tarifa	50% del valor de la tarifa
Recargo por viajes al aeropuerto	Las tarifas oscilan entre 65 y 112 reales brasileños		

Fuente: Elaboración Propia con información de la Secretaria Municipal de Transportes - Prefeitura de Sao Paulo⁵.

En la ciudad de Nueva York, el mercado de taxis está regulado por la Comisión de Taxis y Limosinas de Nueva York (TLC, por sus siglas en inglés). Dicha institución licencia y regula los taxis amarillos (que requieren un medallón para operar), así como otros vehículos como aquellos contratados para el transporte de personas con movilidad reducida. La tarifa tiene elementos de medición de distancia, tiempo y recargos fijos. La Tabla 4 muestra los elementos a considerar y tarifas vigentes actualmente.

⁵ Tabla de valores disponible en:
http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=30122014P%20001052014SMT

Tabla 4. Tarifas vigentes servicio de taxi en Nueva York 2016.

VARIABLES/CIUDAD	NUEVA YORK
Tipo de Tarifa	Servicio Estándar en la ciudad
Banderazo	US \$ 2,50
Valor Distancia	US 50 centavos por cada 1/5 milla
Valor por Tiempo	US 50 centavos por cada 60 segundos
Recargo por viajes fuera de la ciudad	US 50 centavos
Recargo por mejoras	US 30 centavos
Recargo por franjas horarias	US 50 centavos de 8 pm a 6 am y US \$ 1 de 4 pm a 8 pm
Recargo por viajes al aeropuerto	Tarifa plena de US \$ 52 más el recargo de 50 centavos de la MTA. Los días laborales de 4 pm a 8 pm un recargo de US \$ 4,5 por congestión. En el caso del aeropuerto de Newark se tiene la tarifa medida más un recargo de US \$ 17,50, más 30 centavos de mejoras y los peajes que deben ser asumidos por el pasajero

Fuente: Elaboración Propia con información de la Comisión de Taxis y Limosinas de Nueva York⁶.

Finalmente, en Bogotá, el servicio de taxis se mide en unidades, las cuales dependen de la distancia (100 metros) y del tiempo (24 segundos). Si el taxi está en movimiento constante, el taxímetro refleja una unidad tomando como parámetro la distancia, pero si el vehículo se encuentra detenido o con velocidad inconstante, es decir en medio de alto tráfico, el taxímetro tomará como parámetro el tiempo y aumentará una unidad cada 24 segundos. La autoridad que regula el servicio de taxis en Bogotá es la Secretaría de Movilidad y las tarifas vigentes se resumen en la Tabla 5.

⁶ Tabla de valores disponible en: http://www.nyc.gov/html/tlc/html/industry/taxicab_rate_yellow.shtml

Tabla 5. Tarifas vigentes servicio de taxi en Bogotá 2016.

Variables/Ciudad	BOGOTÁ
Tipo de Tarifa	Servicio Estándar en la ciudad
Banderazo	\$ 2300
Valor Distancia	\$ 82 cada 100 metros
Valor por Tiempo	\$ 82 cada 24 segundos de espera
Recargo por viajes fuera de la ciudad	Tarifa diferencial establecida dependiendo ciudad destino
Recargo por franjas horarias	Desde las 8 pm a las 5 am del siguiente día hábil, \$ 2000, igual valor domingos y días festivos
Recargo por viajes al aeropuerto	\$ 4100

* Bogotá cuenta además otros servicios: puerta a puerta, servicio por horas y recargo por trayecto al terminal de transporte terrestre intermunicipal.

Fuente: Elaboración propia con información de la Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá.

Si bien en el contexto internacional se presentan las tarifas en moneda local de cada país, resulta importante a manera explicativa realizar el ejercicio de comparación en una única moneda (USD) teniendo en cuenta el Poder de Paridad de Compra. Como se evidencia en la Tabla 6, Bogotá es la ciudad con las tarifas más bajas, con niveles notablemente inferiores al resto de ciudades.

Tabla 6. Tarifas de servicio de Taxi en diferentes ciudades del mundo corregidas por Poder de Paridad de Compra 2016.

Variable / Ciudad	Nueva York	Sao Paulo	Mexico	Londres	Bogotá	Nairobi
PPP con respecto a US	1	0.6	0.5	1.1	0.4	0.4
Valor de una carrera de 2.2 km	9.94	2.44	0.60	8.32	0.55	1.81
Valor por tiempo (min)	0.50	0.13	0.04	0.61	0.03	NA
Valor por distancia (km)	3.38	0.64	0.13	2.18	0.11	0.29

Fuente: Elaboración propia

2.2 Contexto Nacional

En el contexto nacional, la implementación de taxímetros y la fijación del nivel de precios a cobrar son competencia de las alcaldías de los municipios donde operan los taxímetros. Estas tarifas se miden en unidades en términos de tiempo y distancia que reflejan el recorrido efectuado por el vehículo de transporte individual. Cada uno de los decretos por medio de los cuales se establecen las tarifas anuales del servicio están soportados por estudios de la estructura de costos en cada ciudad.

En la Tabla 7 se presenta la información acerca de las tarifas establecidas para el cobro del servicio de taxi en las principales ciudades del país en las que se encuentra implementada la tecnología de taxímetros. Además, se presenta una comparación con las tarifas de Bogotá.

Tabla 7. Tarifas del servicio de transporte público individual en las principales ciudades del país 2016.

	Bogotá	Bucaramanga	Medellín	Cali	Barranquilla	Pereira
Área (Km²)	1,437	165	380.2	564	154	346
Población (millones de habitantes, 2016)	7.98	0.53	2.49	2.39	1.22	0.47
Costo carrera mínima (\$)	4,100	5,000	4,600	4,700	4,600	4,200
Diferencia respecto a Bogotá en costo de la carrera mínima		28.20%	17.90%	20.50%	17.90%	7.70%
Tarifa por c/100 metros	\$82	\$ 88.73	\$ 106.4	\$ 120	\$ 72	\$ 117.5
Diferencia respecto a Bogotá en costo de los 100 metros recorridos		13.80%	36.40%	53.80%	-7.70%	50.60%
Tarifa de arranque	\$2,300	\$2,842	\$2,700	\$2,500	\$2,047	\$1,050
Diferencia con respecto a Bogotá de la tarifa de arranque		42,%	35%	25%	2,3%	-52%
Tarifa por cada 30 segundos	\$ 82	ND	\$ 40	\$ 57.60	ND	\$ 38.57

Fuente: Elaboración propia con Datos tomados de Secretaria Distrital de Movilidad y de Tránsito y Transporte de cada ciudad.

El área metropolitana de Bogotá es significativamente mayor que la de las demás ciudades superando a Cali por 873 Km², a Medellín por 1,056.8 Km², a Pereira por 1,102 Km², y Bucaramanga y Barranquilla por 1,272 y 1,283 Km² respectivamente. Lo anterior junto con

el hecho de que tiene 7,9 millones de habitantes refleja un mercado más grande que el de las demás ciudades. Como se observa en la tabla, Bucaramanga presenta la tarifa de carrera mínima más alta entre todas las ciudades (\$5,000), seguida por Cali (\$4,700), Medellín y Barranquilla (\$4,600). Bogotá por su parte presenta la menor tarifa de carrera mínima (\$4,100) siendo inferior en \$100 respecto a la tarifa de Pereira (\$4,200).

Con respecto a la tarifa de arranque o banderazo, la tarifa mínima establecida es la de Pereira (\$1,050), que resulta menor a la de Bogotá en 52% del valor de la tarifa de arranque de la capital (\$2,000), Bucaramanga (\$2,850) presenta la mayor tarifa de banderazo entre todas las ciudades superando a la de Bogotá en una proporción de 42%, seguida por la de Medellín (\$2,700), Cali (\$2,500) y Barranquilla (\$2,047) que superan a la de Bogotá en una proporción de 35%, 25% y 2,3% respectivamente.

Finalmente, la tarifa por cada cien metros y cada treinta segundos de espera para la ciudad de Bogotá es de \$78, mientras Pereira, que es la más alta de las ciudades referenciadas, tiene una tarifa de \$117 por distancia y \$38 por tiempo, seguida por Cali con \$120 y \$57,6, Medellín con \$106 y \$40, y Bucaramanga con \$88 y Barranquilla \$72 por distancia, ciudades en las que la tarifa por cada treinta segundos de espera no se encuentra disponible.

3 Normatividad

En el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia en concordancia con el artículo 1° de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito Terrestre” modificado por el artículo 1° Ley 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito”, disponen que todo Colombiano tiene derecho a circular libremente por el Territorio Nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, de ahí que es deber de éste asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

El artículo 3 de la Ley 769 de 2012, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito el Ministerio de Transporte, los Gobernadores, Alcaldes y los Organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal, distrital, la Policía Nacional, a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, , entre otros, correspondiéndole a dichas autoridades la facultad de impedir, limitar o restringir el tránsito de vehículos por determinadas vías de su jurisdicción, según lo señalado en el artículo 119 de la Ley 769 de 2002.

De conformidad con el artículo 2.2.1.3.1.1, del Decreto 1079 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte” (Decreto 172 de 2001 “Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi” artículo 8 y 9). 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.

En cuanto a 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 según el Decreto Nacional 1079 en su artículo 2.2.1.3.1.2.

Para el caso, es la Secretaría de Movilidad de la alcaldía de cada Municipio o Distrito el organismo que tiene como responsabilidad definir las políticas de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros, es la Autoridad competente en materia de tránsito y transporte, y en lo referente a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, tema que hoy nos convoca.

Según el Artículo 315 Constitución Política de Colombia. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. Cada alcalde municipal posee la máxima autoridad de tránsito y transporte en su jurisdicción, tiene la facultad para intervenir y garantizar la seguridad, la comodidad y la eficiente prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual a los habitantes de su territorio, de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002.

Ley 105 de 1993 por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen las competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte. Ésta ley reconoce entre otros, como principios rectores del transporte público el de la intervención, al corresponderle al Estado la planeación, el control, la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas a él; el de la Seguridad de las Personas, como una prioridad del sistema y del sector transporte, y el del Acceso al Transporte, pues el usuario puede desplazarse a través del medio y modo que escoja, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte” en su artículo 5 expresa que el carácter de servicio público especial dado al transporte, implica que esté siempre bajo la regulación del Estado y, que las empresas de transporte público atenderán la

prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio.

Según el artículo 3° de la Ley 336 de 1996, en la regulación del transporte público, las autoridades competentes deben exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas, de modo que garanticen a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan para cada modo de transporte.

En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 en el que se consagra que la actividad económica y la iniciativa privada son libre pero dentro de los límites del bien común; y que la libre competencia económica es un derecho que implica responsabilidades y también que las empresas como base del desarrollo tiene una función social que implica obligaciones.

En el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, establece 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, como las relacionadas con el uso de tecnologías, sistemas de información y comunicación, que contribuya a la prestación de un servicio competitivo, dinámico, seguro, cómodo y de fácil acceso, y a minimizar los tiempos de espera del servicio de transporte, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente, tal como lo consigna el inciso 7 de la Resolución 2163 de 2016 en su parte considerativa expedida por el Ministerio de Transporte.

El Taxímetro es un instrumento de medición que tiene como finalidad determinar el precio del servicio público transporte terrestre individual de Pasajeros (Taxis), por lo tanto, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 2.2.1.7.7.2 y 2.2.1.7.7.3 del Decreto 1074 de 2015, está sujeto a control metrológico.

El artículo 2.2.1.7.7.1 del Decreto 1074 de 2015, establece que la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) es la Entidad competente para instruir y expedir reglamentos técnicos metrológicos para instrumentos de medición sujetos a control metrológico. La SIC y las alcaldías municipales ejercerán control metrológico directamente o con el apoyo de organismos autorizados de verificación metrológica en el territorio de su jurisdicción. Así mismo, cuando la SIC determine realizar campañas de control metrológico en determinada región del país, coordinará con las autoridades locales las verificaciones e inspecciones que se estimen más convenientes.

La SIC podrá además implementar las herramientas tecnológicas o informáticas que considere necesarias para asegurar el adecuado control metrológico e instruirá la forma en que los productores, importadores, reparadores y responsables de los instrumentos de

medición, reportarán información al sistema. La SIC reglamentará las condiciones y los requisitos para que los reparadores de instrumentos de medición puedan operar.

En cuanto a las Directrices en relación con el control metrológico en el Artículo 2.2.1.7.7.2. reza, "Todos los equipos, aparatos, medios o sistemas que sirvan como instrumentos de medida o tengan como finalidad la actividad de medir, pesar o contar y que sean utilizados en el comercio, en la salud, en la seguridad o en la protección del medio ambiente o por razones de interés público, protección al consumidor o lealtad en las prácticas comerciales, deberán cumplir con las disposiciones y los requisitos establecidos en el presente capítulo y con los reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto expida la Superintendencia de Industria y Comercio y en su defecto, con las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal - OIML que apliquen para cada tipo de instrumento." En el caso, la SIC reglamenta mediante la Resolución 64190 del 16 de septiembre de 2015, "El control metrológico a instrumentos de medición" y por parte de la OIM se cuenta con el Reglamento 21 de 2007 de la OIM.

En el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, define el taxímetro como un elemento o dispositivo que se instala en los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros (taxis), mediante el cual se liquida el costo o tarifa de un servicio legalmente autorizada por la autoridad local de transporte.

El párrafo 1 del artículo 28 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010, contempla que las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio.

El artículo 89 de la Ley 769 de 2002, consagra que 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 adulteradas. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

Según lo establecido por la Ley 527 de 1997 y el Decreto Ley 019 de 2012, se deben vincular a la prestación del servicio público de transporte, el empleo y la utilización de quipos y tecnologías de la información y las comunicaciones, pues estos contribuyen a la prestación de un servicio competitivo, dinámico, cómodo y de fácil acceso.

El Gobierno Nacional emitió el Decreto 2060 de 2015, mediante el cual se reglamentó los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que considerados "como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito", lo que permite que sus principios sean acogidos y aplicados.

El párrafo 6 del artículo 32 de la Ley 1753 de 2015 consagra: “El Gobierno nacional impulsará modelos para la gestión de movilidad en las ciudades, en donde se contemplen alternativas para mejorar la calidad de vida, la utilización eficiente de los recursos, la reducción del tiempo de desplazamiento, la promoción de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Gobierno nacional deberá reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros.”

En cumplimiento con lo dispuesto en el párrafo anterior, “Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo”, el gobierno nacional expide el Decreto 2297 del 27 de noviembre de 2015 donde modifican el Capítulo 3 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en los niveles básico y de lujo.

El artículo 2.2.1.3.8.16 del Decreto 1079 contempla lo referido a los estudios de costos, señalando 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.

Los Centro de Diagnóstico Automotor debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte son las entidades estatales o privadas destinadas a la realización de revisiones técnico-mecánicas, del control ecológico de vehículos automotores que transitan por el territorio nacional y cuando se trate de un vehículo de servicio público, deben verificar el funcionamiento de los dispositivos de cobro, en los cuales están incluidos los taxímetros, numeral 10 del artículo 51 de la Ley 769 de 2012.

La Norma Técnica Colombiana (NTC) 3679 expedida por el ICONTEC en 2002, y revisada en 2011, es la única directriz de una entidad en Colombia que tiene como objetivo fijar las características técnicas y de funcionamiento y establecer las condiciones de liquidación de tarifas para los taxímetros en Colombia. Esta norma técnica tomó como referencia la norma mexicana análoga expedida en 1997. Sin embargo, es necesario resaltar que, al ser una entidad privada, aún existe la necesidad de que una entidad gubernamental regule dicho servicio.

La NTC 3679 presenta un glosario de palabras asociadas a la actividad y al funcionamiento de los taxímetros, así como de sus componentes y accesorios. Adicionalmente presenta la forma en cómo se deben tomar muestras y ensayos de funcionamiento de cada una de las partes y las características del taxímetro, de acuerdo con la NTC-ISO2859.

El principal contenido de la NTC 3679 es la lista de requisitos técnicos que deben cumplir los taxímetros, tales como características de visibilidad, tipo de información en la memoria, pulsadores, inviolabilidad, entre otros. Vale la pena resaltar que, en cuanto a inviolabilidad, la Norma establece que “Deben estar diseñados y fabricados de manera que no faciliten el fraude, y contar como mínimo con dos perforaciones que faciliten la instalación de los sellos que impidan el acceso físico a los dispositivos electrónicos, cuyo diámetro debe estar entre 1,5mm y 4,0mm.”

Adicionalmente, se presentan características físicas que deben tener los taxímetros en términos de temperatura. Humedad, interferencias electromagnéticas, estados de operación, entre otros.

La norma técnica incluye un numeral específico para la seguridad del taxímetro cuyo objetivo es garantizar la inviolabilidad de datos, parámetros de operación y programación, y la inalterabilidad de la información proveniente del mismo durante su funcionamiento. Otra de las subsecciones hace referencia a que la construcción del taxímetro debe contemplar la necesidad de ejecutar modificaciones de medición para cumplir con los cambios en tarifas y modificación de parámetros como resultado de nuevas regulaciones y directrices expedidas por las autoridades competentes. Sin embargo, para que ambos puntos no sean opuestos, puntualiza en que estas últimas modificaciones sólo deben hacerse quitando los sellos de seguridad que posea el taxímetro.

A continuación, se relacionan normativas asociadas al establecimiento de tarifas y/o el uso de taxímetro en algunas ciudades principales de Colombia.

Para el caso de la ciudad de Bogotá cuenta con el Decreto 600 de diciembre de 2015 "Por medio del cual se establecen medidas para mejorar la calidad, seguridad, vigilancia y control en la prestación del servicio del transporte público individual, establecer el uso de tecnologías limpias y se dictan otras disposiciones", en el numeral 11 del artículo primero se define el “Indicador de Quejas por Adulteración del Taxímetro – IQA”, en el artículo 3°

La Resolución 124 de 1998 “por la cual se reglamenta el procedimiento para el ajuste técnico de taxímetros, entrega y uso de calcomanías para vehículos tipo taxi en el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá.”

En Barranquilla actualmente cuentan con el Decreto No. 0559 de 2016 “Por medio del cual se ordena la implementación del uso del taxímetro para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi del nivel básico que circulan en el Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla, y la plataforma tecnológica para su control”.

La fijación de tarifas para el transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico que operan en la jurisdicción del Municipio de Medellín la realizó la Secretaría de Movilidad mediante la Resolución 2210 del 07 de julio de 2016.

Para la ciudad de Cali, el Decreto No. 4110.20.0211 del 8 de abril de 2016 es “Por el cual se establece la tarifa para el servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi del municipio de Santiago de Cali”. Finalmente, en Manizales mediante el Decreto 007 de 2016, Se establecen las tarifas para el cobro por la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros para el año 2016.

4 Caracterización del sector

Esta sección presenta algunos datos que permiten caracterizar el mercado de taxis en el país. Si bien la mayoría de información resulta de un estudio elaborado en la ciudad de Bogotá, permite comprender algunas características de la demanda y de la oferta por el servicio.

En términos de demanda, la Tabla 8 presenta la participación de cada uno de los modos de transporte disponibles en el total de viajes realizados en Bogotá en 2011. Es posible observar que el medio más utilizado por los ciudadanos es a pie, seguido por el transporte público colectivo, el transporte privado, Transmilenio y taxis, con apenas 4%.

Tabla 8. Participación modal del total de viajes en Bogotá en 2011.

Modo de Transporte	Participación
Pie	45%
Transporte Público Colectivo (TPC)	21%
Privado	11%
TM	10%
Taxi	4%
Bicicleta	3%
Escolar	3%
Moto	2%
Informal	1%
Otro	0%
Intermunicipal	0%

Fuente: Encuesta de Movilidad en Bogotá 2011.

Ahora bien, si se tienen en cuenta únicamente los transportes motorizados, el transporte usando vehículos taxis aumenta su participación a 7%. La Tabla 9 muestra la distribución de viajes entre los transportes motorizados en donde el transporte público colectivo representa más del 40%.

Tabla 9. Participación modal de viajes motorizados en Bogotá en 2011.

Modo de Transporte	Participación
Transporte Público Colectivo (TPC)	41%
Privado	21%
TM	19%
Taxi	7%
Escolar	5%
Moto	4%
Informal	1%
Otro	1%
Intermunicipal	0%

Fuente: Encuesta de Movilidad en Bogotá 2011

Finalmente, si se tiene en cuenta únicamente el transporte individual, categoría a la cual pertenece el servicio de taxis, su participación en el total de viajes corresponde al 17%, como se puede observar en la Tabla 10, siendo únicamente superado por el transporte privado que representó el 48% en 2011.

Tabla 10. Participación modal de viajes de transporte individual en Bogotá en 2011.

Modo de Transporte	Participación
Privado	48%
Taxi	17%
Bicicleta	13%
Moto	10%
Otro	12%

Fuente: Encuesta de Movilidad en Bogotá 2011

Una vez identificada el porcentaje de población que hace uso de los vehículos taxis como medio de transporte en Bogotá, es posible identificar el estrato socioeconómico de los mismos. La Tabla 11 muestra la participación de cada uno de los estratos en el total de viajes en taxi en 2011. Es posible observar que los estratos 3 y 4 son los de mayor participación mientras que los estratos 1 y 6 los de menor participación. Esto último puede deberse a que, en los estratos más bajos, las tarifas de taxi representan una alta proporción del ingreso mientras que, en los estratos más altos, sustituyen este medio de transporte por medios privados.

Tabla 11. Uso de taxi en Bogotá por estrato socioeconómico en 2011.

Estrato	Participación
1	1%
2	17%
3	42%
4	26%
5	8%
6	5%

Fuente: Encuesta de Movilidad en Bogotá 2011

Así las cosas, la Tabla 12 presenta el porcentaje de la población total de cada estrato socioeconómico en Bogotá que utiliza el servicio de taxis. Para el estrato 1, apenas el 0,6% de la población hace uso del servicio de taxis, porcentaje que supera el 10% para el estrato 4.

Tabla 12. Porcentaje de la población de cada estrato socioeconómico en Bogotá que utiliza el servicio de taxis en 2011.

Estrato	1	2	3	4	5	6
Participación	0,6%	1,6%	5%	11%	9%	10%

Fuente: Elaboración propia a partir de encuesta de Movilidad en Bogotá 2011

Ahora bien, en cuanto a la oferta en el mercado de taxis, la Tabla 13 presenta un resumen del número de taxis en las principales ciudades del país, a octubre de 2016, en cupos autorizados

por las secretarías competentes. Adicionalmente, presenta el número de empresas registradas en cada una de las mismas. Bogotá es la ciudad con mayor número tanto de cupos como de empresas, seguida de Medellín y Cali.

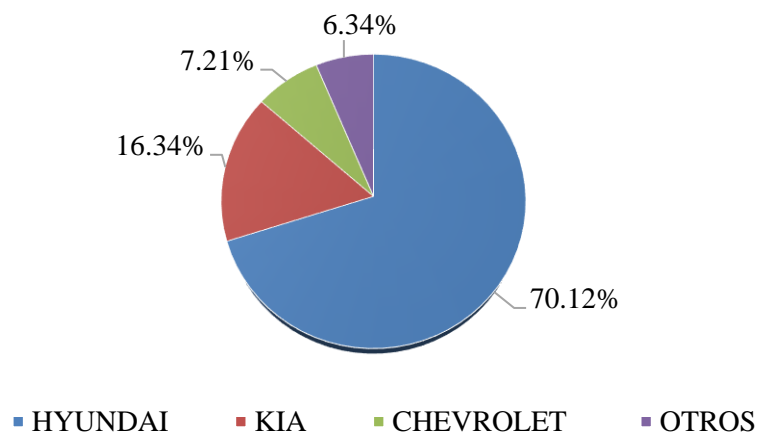
Tabla 13. Uso de taxi en Bogotá por estrato socioeconómico en 2011.

Ciudad	Número de cupos	Número de empresas
Bogotá	50.003	57
Barranquilla	12.439	13
Manizales	2.198	8
Medellín	19.242	36
Cali	16.112	25

Fuente: Elaboración propia con base en respuestas a requerimientos realizados por parte de la SIC a las Secretarías de Movilidad y de Tránsito y Transporte de cada una de las ciudades.

Del total de taxis autorizados en Bogotá en 2014, la Gráfica 1 muestra que existían tres marcas de carros predominantes. El 70% eran marca Hyundai, seguidos por el 16% marca Kia y 7% marca Chevrolet.

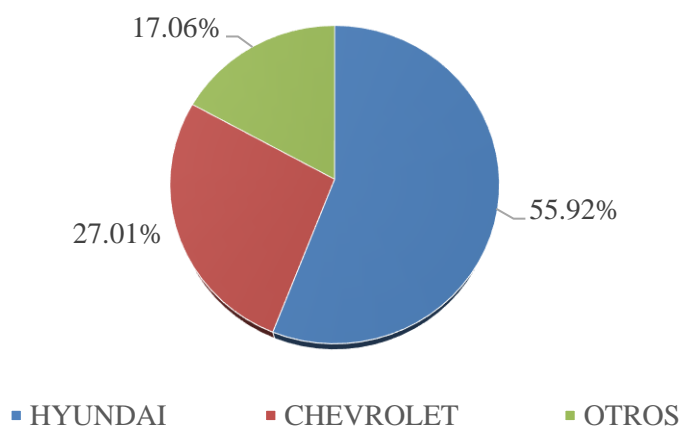
Gráfica 1. Principales marcas de vehículos taxi en Bogotá en 2014.



Fuente: Elaboración propia con base en Secretaría de Movilidad de Bogotá (2016).

Para el caso de Barranquilla, las marcas de vehículos taxi principales en 2012 fueron Hyundai con una participación cercana a 56% y Chevrolet con una participación de 27% (Ver Gráfica 2). Esta concentración en el número de marcas en ambas ciudades facilitaría la adaptabilidad de modificaciones en los taxímetros producto de la existencia futura de un reglamento técnico. Esto es, frente a cambios regulatorios, esta característica de la oferta del mercado implicaría que los taxímetros deberán ser probados y adaptados a un número relativamente bajo de tipos de vehículo.

Gráfica 2. Principales marcas de vehículos taxi en Barranquilla en 2012.



Fuente: Elaboración propia con base en Estudio de BONUS Banca de Inversión S.A. (2012).

Con el fin de obtener una visión sobre la necesidad de regulación y reglamentación en el funcionamiento de los taxímetros en el país, la Superintendencia de Industria y Comercio requirió información a las Secretarías de Movilidad y de Tránsito y Transporte de las principales ciudades de Colombia sobre el número de denuncias recibidas por particulares o por empresas por inconformidades en la lectura de los taxímetros. De las respuestas recibidas, ciudades como Medellín, Cali, Manizales y Barranquilla informaron que, en 2016, el número de denuncias de ese tipo fueron cero o que no se tenía registro de quejas expresamente relacionadas con el tema.

Frente a este mismo punto, se obtuvo información sobre una encuesta realizada en 2009 en Bogotá, por parte de ASONALTAX y COLFALTAX a empresas autorizadas para el arreglo e instalación de taxímetros sobre el porcentaje de taxímetros mal calibrados según revisiones diarias de los talleres. La siguiente tabla resume los resultados.

Tabla 14. Porcentaje de taxímetros mal calibrados según revisiones diarias en Bogotá en 2009.

Empresa	Porcentaje
1	41%
2	60%
3	55%
4	60%
5	60%
6	17%
7	75%
8	53%
9	50%
10	60%
Promedio	53%
Desviación Estándar	0.1548
Mediana	57%

Fuente: Elaboración propia con datos de la encuesta de talleres sobre revisión de taxímetros realizada por ASONALTAX y COLFALTAX.

Como es posible observar, en la mayoría de respuestas el porcentaje de taxímetros mal calibrados es superior al 50% con un promedio de 53% y una mediana de 57%. Lo anterior indicaría que, para una muestra de taxis en Bogotá, más de la mitad estaría operando con taxímetros mal calibrados que estarían violando lo establecido por la Secretaría de Movilidad.

Si bien Bogotá es sólo una de las ciudades donde opera el servicio de taxis con taxímetro, el resultado de la encuesta junto con la falta de registro de denuncias por inconformidades en la lectura de los taxímetros por parte de las autoridades competentes son una muestra de la necesidad de una regulación específica al uso y funcionamiento de los taxímetros en el país que permita tener mayor vigilancia y control sobre los mismos.

5 Recomendaciones

A partir del estudio realizado, se pudo evidenciar la ausencia de efectividad en materia regulatoria del funcionamiento de los taxímetros y por tanto en la determinación de la tarifa de uso del servicio de transporte público individual de pasajeros. Lo anterior es explicado, entre otras cosas por la heterogeneidad de actuaciones administrativas proferidas por cada una de las alcaldías que ha querido, por iniciativa propia, implementar la tecnología de taxímetros, sin tener en cuenta que dichas disposiciones, al menos en términos metroológicos, podrían estar superando las funciones de control y vigilancias conferidas por ley. Así las cosas, resulta pertinente recomendar a la Delegatura para la Verificación y Vigilancia de Reglamentos Técnicos y Metrología Legal que considere como prioridad avanzar en el diseño de un reglamento técnico que le permita al país contar con un criterio unificado sobre las características y modo de funcionamiento de los taxímetros.

Llama la atención que, si bien el artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto 1074 de 2015 establece que en aquellos casos en que no exista un reglamento técnico metroológico en el país, deberán acogerse las disposiciones proferidas por la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML). Para este caso particular, existe el Reglamento Técnico 21 de 2007 que establece una serie de características que deben cumplir los taxímetros, las cuales, luego de haber revisado la información aportada por las diferentes Secretarías de Movilidad, se encuentra que no necesariamente están siendo cumplidas. Ejemplo de lo anterior es el resultado de la encuesta realizada en Bogotá sobre porcentaje de taxímetros mal calibrados de acuerdo con talleres de revisión de los mismos.

Finalmente, se observó una falta de registro de denuncias por inconformidades en la lectura de los taxímetros en la mayoría de ciudades, elemento que ratifica la ineficiencia en el control metroológico del funcionamiento de los taxímetros y la falta de conocimiento de los consumidores sobre las instancias a las cuales puede acudir para reportar tales inconformidades.

Referencias

- Arias Rubio, E. A. (2011). *Análisis de medidas y sanciones para las denuncias ciudadanas en www.denunciandotaxistas.com*, Bogota D.C.
- Asonaltax y Colfatax. (2009). *Encuesta de Talleres Sobre Revisión (sic) de Taxímetros. Bogota D.C.*
- BONUS Banca de Inversión S.A. (2012) *Estudio para la Fijación de las Tarifas de Taxímetros y la Implementación de Estos en el Distrito de Barranquilla*, Elaborado para Alcaldía de Barranquilla.
- Centro Nacional de Consultoría, 2015. *Movilidad en Bogotá, Medellín y Cali: tendencias de uso en el transporte individual.*
- Secretaría de Movilidad de Bogotá (2016), *Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio Público de Transporte Individual Para Bogotá D.C.*
- Secretaria de Transito de Santa Fe de Bogota D.C. (1998). *Resolución 124 del 6 de marzo de 1998*, Bogota D.C.
- Secretaria de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2011). *Encuesta de Movilidad. Bogota D.C.*
- Steer Davies Gleave. (2014). Producto 1. *Consultoría técnica, tecnológica, jurídica y financiera para identificar medidas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de la prestación del servicio de transporte público individual tipo Taxi, en el marco de la implementación del SITP. Bogotá D.C.*
- Steer Davies Gleave. (2014). Producto 2. *Consultoría técnica, tecnológica, jurídica y financiera para identificar medidas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de la prestación del servicio de transporte público individual tipo Taxi, en el marco de la implementación del SITP. Bogotá D.C.*
- Steer Davies Gleave. (2014). Producto 3. *Consultoría técnica, tecnológica, jurídica y financiera para identificar medidas que contribuyan al mejoramiento de la calidad de la prestación del servicio de transporte público individual tipo Taxi, en el marco de la implementación del SITP. Bogotá D.C.*