



431
Legal Group
Consultores

Bogotá D.C., seis (06) de julio de dos mil diecisiete (2017).

Doctora:

MAYFREN PADILLA TELLEZ

JUEZ SEXTO ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C.

SECCION PRIMERA

Ciudad

Referencia: *Demanda de Simple Nulidad*
Demandante: *Líneas Especiales Premium SAS.*
Demandado: *Distrito Capital de Bogotá.*
Radicación: *110013334-006-2017-00067-00*
Actuación: *Subsanación de la demanda*

CARLOS ANDRÉS FANDIÑO ARISTIZABAL, varón, mayor de edad, vecino de Bogotá, identificado con C.C. 80.233.540 de Bogotá, abogado en ejercicio, portador de la Tarjeta Profesional No. 165.903 expedida por el C. S. de la J., actuando en nombre y representación de la sociedad **LINEAS ESPECIALES PREMIUM SAS**, acudo a su despacho con el fin de presentar **SUBSANACIÓN DE DEMANDA** de conformidad con lo expresado en providencia de fecha dieciséis (16) de junio de dos mil diecisiete (2017), atendiendo cada uno de los puntos de la siguiente forma:

**I.
LOS ASPECTOS A SUBSANAR**

Ordena el despacho en el primero punto del mencionado auto lo siguiente:

1. *El artículo 162 numeral 4 ibídem, establece como requisito que debe cumplir toda demanda, el relacionado con las normas violadas y el concepto de violación, en virtud del cual, no basta con indicar las normas que se consideran transgredidas por los actos acusados, sino que es necesario que se expliquen las razones por las cuales se producen tales vulneraciones.*

En cumplimiento de lo allí dispuesto, se procede a relacionar las normas que se consideran violadas y las razones de su vulneración, en los siguientes términos

FORMULACION DE CARGOS

CARGO PRIMERO: PRESUNCION DE LEGALIDAD DEL ACTO ADMINISTRATIVO:

La existencia del acto administrativo está ligada al momento en que la voluntad de la Administración se manifiesta a través de una decisión. El acto administrativo existe, tal como lo señala la doctrina, desde el momento en que es producido por la Administración, y en sí mismo lleva envuelta la prerrogativa de producir efectos jurídicos, es decir, de ser eficaz. De igual manera, la existencia del acto

44 2

administrativo está ligada a su vigencia, la cual se da por regla general desde el momento mismo de su expedición, condicionada, claro está, a la publicación o notificación del acto, según sea de carácter general o individual.

El Acto Administrativo, cuenta con unos requisitos tanto de Eficacia como de Validez, para que pueda producir efectos jurídicos ante terceros y sean acatadas jurídicamente por los administrados. La validez como tal se refiere a la declaración positiva de la Administración de un hecho jurídico y su relevancia en el ámbito de lo legal, lo que conlleva a la Eficacia, donde se tiene que el Acto Administrativo, una vez producido, adquiere una categoría de Validez y por lo tanto nace a la vida jurídica, pues lleva implícito el principio de Presunción de Legalidad de todo acto administrativo, mientras no hayan sido anulados por la jurisdicción de lo contencioso Administrativo, o cuando fueren suspendidos, la administración no puede ejecutarlos hasta tanto no se resuelva definitivamente su legalidad

En esencia, el Acto Administrativo tiene como elementos esenciales los de existencia que doctrinalmente son ubicados por la doctrina el órgano y el contenido; los de validez contenidos en la voluntad y las formalidades o el procedimiento y la eficacia o imposibilidad, inmersas en las ritualidades para hacerlo eficaz y capaz de producir efectos jurídicos.

Dentro de los requisitos de existencia de los actos administrativos estacamos su finalidad, la cual en el caso presente se ve desdibujada, toda vez que según lo manifestado por la administración distrital la finalidad de restringir la circulación de cierto número de vehículos es mejorar la movilidad en la ciudad de Bogotá, dicho fin no encuentra un sustento técnico ni jurídico que así lo acredite por el contrario los análisis afirman que la mejoría en la movilidad sería tan ínfima que realmente no genera un impacto positivo en la actuación buscada.

CARGO SEGUNDO: VULNERACIÓN AL DERECHO A LA IGUALDAD ARTICULO 13 DE LA CONSTITUCION POLITICA.

En primer término, es indispensable tener en cuenta que la administración de forma unilateral e injusta equipara dos modalidades de transporte de pasajeros que por sus cualidades, características, requisitos, operación y normatividad abiertamente son contrarias y sobre ellas no puede darse la categoría de igualitarias o no puede determinarse normas en igualdad de condiciones siendo éstas diferentes.

En este aspecto debe tenerse en cuenta el concepto propio de igualdad que establece:

Sentencia C-862/08 PRINCIPIO DE IGUALDAD-Regla de justicia elemental que se proyecta para definir la forma de Estado/DERECHO A LA IGUALDAD-Derecho subjetivo que se concreta en la prohibición de discriminación La Constitución concibe la igualdad como un principio y un derecho.

Como principio, implica un deber de obligatorio cumplimiento para todas las autoridades y, en especial, para el legislador cuando configura el derecho y fija las directrices necesarias para estructurar las políticas públicas porque es una regla de justicia elemental y se proyecta para definir la forma de Estado.

Como derecho, la igualdad es un derecho subjetivo que se concreta en deberes de abstención como la prohibición de la discriminación y en obligaciones de acción como la consagración de tratos favorables para grupos que se encuentran en situaciones de debilidad manifiesta.

La correcta aplicación del derecho a la igualdad no sólo supone la igualdad de trato respecto de los privilegios, oportunidades y cargas entre los iguales, sino también el tratamiento desigual entre supuestos disímiles. Es claro que la Constitución no prohíbe el trato desigual sino el trato discriminatorio porque de hecho el trato distinto puede ser obligatorio para ciertos supuestos, siendo el trato discriminatorio aquel que establece diferencias sin justificación constitucionalmente válida.

El principio a la igualdad y el derecho subjetivo a la no discriminación, entendidos éstos conceptos desde una perspectiva material que implica el trato igual o diferente pero no discriminatorio, también se imponen en la contratación administrativa no sólo respecto del legislador en el diseño de las normas generales de acceso a la función administrativa, sino también frente a la administración en los procesos de selección y adjudicación de los contratos estatales en concreto.

De acuerdo a lo visto, en la expedición del decreto 248 de 2016, dentro de sus considerandos se establece la necesidad de aplicar una restricción al uso de los vehículos de servicio especial equiparándolos en igualdad de condiciones con un servicio que por su naturaleza, características y obligaciones es abiertamente disímil al servicio especial como lo es el servicio público prestado a través de TAXIS.

Si bien los dos tipos de transporte están orientados a la movilización de personas, las condiciones y requisitos para su prestación son totalmente contrarios y para cada uno de ellos se ha establecido normatividad diferente desde hace más de 15 años, precisamente porque para su ejecución se exige que converjan requisitos específicos que garanticen la correcta y segura prestación de los servicios

Por las anteriores razones, no se puede hablar de igualdad entre dos servicios que de acuerdo a su naturaleza, objetivos, requisitos y ejecución son totalmente disímiles y no pueden llegar a equipararse bajo ninguna circunstancia.

Otro aspecto importante a tener en cuenta es que el derecho a la igualdad se encuentra vulnerado al restringir la circulación de solo unas categorías de vehículo que se dedican a un mismo objeto, simplemente por tener una capacidad inferior, cuando por norma nacional este tipo de vehículos se encuentran habilitados para la prestación de servicios de transporte.

CARGO TERCERO: VIOLACION DEL DERECHO AL TRABAJO ARTICULO 25 DE LA CONSTITUCION POLITICA.

46 9

El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Desde el Preámbulo de la Constitución, se enuncia como uno de los objetivos de la expedición de la Constitución de 1991, el asegurar a las personas la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz. Es decir, el trabajo es un principio fundante del Estado Social de Derecho.

Es por ello que desde las primeras decisiones de la Corte Constitucional se ha considerado que "Cuando el Constituyente de 1991 decidió garantizar un orden político, económico y social justo e hizo del trabajo requisito indispensable del Estado, quiso significar con ello que la materia laboral, en sus diversas manifestaciones, no puede estar ausente en la construcción de la nueva legalidad".

El trabajo es un derecho y un deber social que goza, de una parte, de un núcleo de protección subjetiva e inmediata que le otorga carácter de fundamental y, de otra, de contenidos de desarrollo progresivo como derecho económico y social.

El servicio de transporte especial fue establecido inicialmente mediante el Decreto 171 de 2001, en el cual se determinaron los requisitos y atribuciones del mismo, considerándose una labor de carácter permanente, razón por la cual muchos de los colombianos se prepararon y capacitaron para desarrollar dicha labor y adicionalmente invirtieron su patrimonio para adquirir los equipos en los cuales prestaran de forma permanente el servicio.

Con fundamento en lo anterior, es que la norma aquí demandada viola el derecho fundamental al trabajo, al modificar las condiciones iniciales en las que se creó el servicio, limitando la circulación de los vehículos lo que se traduce en la falta de ejecución de servicios de forma diaria y que impacta directamente en la generación de ingresos de propietarios y conductores vinculados a las empresas de transporte, ello fundado en la premisa lógica a menor trabajo... menor ingreso, creando como consecuencia una limitación al derecho al trabajo de todos los conductores de vehículos de servicio especial.

Dicha limitación impacta directamente en la calidad de vida de los conductores, propietarios y por supuesto sus familias quienes subsisten de los ingresos provenientes de dicha actividad, los cuales al ser disminuidos por la limitación de la norma ven afectados sus derechos a la salud, recreación, educación y al más sagrado de todos los derechos como lo es el derecho a la vida.

**CARGO CUARTO VULNERACION A LA LIBERTAD DE PROFESION U OFICIO
ARTICULO 26 DE LA CONSTITUCION POLITICA:**

Establece que toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones.

47 5

Es claro que el legislador está expresamente autorizado para intervenir en el ejercicio del derecho fundamental de escoger profesión u oficio. Pero dadas las garantías de igualdad y libertad que protegen este derecho, las limitaciones establecidas por el legislador deben estar enmarcadas en parámetros concretos, so pena de vulnerar el llamado 'límite de los límites', vale decir, el contenido esencial del derecho que se estudia.

Si bien la profesión de conducción no cuenta con requisitos adicionales a la preparación y capacitación acreditada mediante la licencia respectiva, mediante el decreto demandado se establece una limitación al acceso de las personas a esta actividad toda vez que no le permite desarrollar su labor durante todos los días laborales, lo que se traduce en la insuficiencia de ingresos para su sostenimiento y el de su familia.

Adicionalmente convierte al servicio especial en un "negocio" NO rentable, en el entendido que es desproporcionada la inversión que se debe realizar en la compra de los vehículos vs la rentabilidad producida en los limitados días permitidos para su uso.

**CARGO QUINTO: VULNERACIÓN AL DERECHO DE LIBERTAD DE EMPRESA
ARTICULO 333 DE LA CONSTITUCION POLITICA:**

La libertad de empresa comprende la facultad de las personas de "(...) afectar o destinar bienes de cualquier tipo (principalmente de capital) para la realización de actividades económicas para la producción e intercambio de bienes y servicios conforme a las pautas o modelos de organización típicas del mundo económico contemporáneo con vistas a la obtención de un beneficio o ganancia". Esta libertad comprende, entre otras garantías, (i) la libertad contractual, es decir, la capacidad de celebrar los acuerdos que sean necesarios para el desarrollo de la actividad económica, y (ii) la libre iniciativa privada.

Su núcleo esencial comprende, entre otras prerrogativas, (i) el derecho a un tratamiento igual y no discriminatorio entre empresarios o competidores que se hallan en la misma posición; (ii) el derecho a concurrir al mercado o retirarse; (iii) la libertad de organización y el derecho a que el Estado no interfiera en los asuntos internos de la empresa como la organización empresarial y los métodos de gestión; (iv) el derecho a la libre iniciativa privada; (v) el derecho a la creación de establecimientos de comercio con el cumplimiento de los requisitos que exija la ley; y (vi) el derecho a recibir un beneficio económico razonable.

Esta libertad se ve flagrantemente disminuida a las empresas de servicio especial quienes para poder prestar sus servicios en la ciudad de Bogotá deben realizar conductas y negociaciones diferentes a las que aplican en el resto del país, las cuales no favorecen en nada para la prestación de sus servicios.

Dichas limitaciones en la prestación de los servicios y su baja rentabilidad, hacen que las empresas dedicadas al transporte no obtengan las ganancias promedio necesarias para el mantenimiento y desarrollo de las organizaciones, lo cual concluirá en la inminente liquidación de muchas sociedades dedicadas a este servicio.

48

Vale la pena mencionar también que esta disposición hace imposible el cumplimiento de los contratos que las empresas tenían suscritos con sus usuarios, especialmente del sector empresarial, los cuales requieren un servicio de transporte para sus empleados de forma continua y permanente situación que no se puede cumplir por la limitación al tránsito establecida en el decreto.

CARGO SEXTO: VULNERACIÓN AL PRINCIPIO DE CONFIANZA LEGÍTIMA:

Sentencia T-210/10 Principio de confianza legítima. 21. En abundante jurisprudencia, la Corte Constitucional ha aplicado el principio de confianza legítima que ha sido definido por esta Corporación como: "un corolario de la buena fe [que] consiste en que el Estado no puede súbitamente alterar unas reglas de juego que regulaban sus relaciones con los particulares, sin que se les otorgue a estos últimos un periodo de transición para que ajusten su comportamiento a una nueva situación jurídica.

Cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio

No se trata, por tanto, de lesionar o vulnerar derechos adquiridos, sino tan sólo de amparar unas expectativas válidas que los particulares se habían hecho con base en acciones u omisiones estatales prolongadas en el tiempo, bien que se trate de comportamientos activos o pasivos de la Administración pública, regulaciones legales o interpretaciones de las normas jurídicas.

De igual manera, como cualquier otro principio, la confianza legítima debe ser ponderada, en el caso concreto, con los otros, en especial, con la salvaguarda del interés general y el principio democrático" [54]. Por lo tanto, se trata de un concepto que se deriva de los principios de la buena fe [55] y de la seguridad jurídica [56] y que se erige como un límite a la actuación de la Administración. Así, cuando, debido a hechos objetivos de las autoridades se le genera al particular "la convicción de estabilidad en el estado de cosas anterior" [57] y la convicción de que su actuar tiene una imagen de aparente legalidad [58], estas deben ser respetadas.

En la generación de la norma demandada la administración no reconoció que sobre la actividad ya se encontraba regulado su ejercicio en una norma de carácter nacional, esto es, el Decreto 1079 de 2015, el cual no impone limitaciones a la circulación de estos automotores en ninguna parte del país.

En ese orden, el decreto distrital desconoce lo establecido en norma superior e impone requisitos diferentes a los establecidos por el legislador primario vulnerando los derechos de aquellas empresas y personas naturales que en desarrollo de lo previsto en la ley ya habían cumplido con todos los requerimientos legales para la prestación de sus servicios.

CARGO SÉPTIMO: FALSA MOTIVACION ARTICULO 137 INCISO 2 DEL LEY 1437 DE 2011:

JP 7

Causal de nulidad del acto administrativo La falsa motivación, como causal de anulación de los actos administrativos, ha sido entendida como aquella razón que da la administración de manera engañosa, fingida, simulada, falta de ley, de realidad o veracidad. De igual forma se ha dicho que la falsa motivación se configura cuando las circunstancias de hecho y de derecho que se aducen para la emisión del acto administrativo correspondiente, traducidas en la parte motiva del mismo, no tienen correspondencia con la decisión que se adopta o disfrazan los motivos reales para su expedición.

Si se revisan las consideraciones y estudios previos de la motivación de la norma, se indica por parte de sociedades expertas que la limitación a la circulación de estos vehículos en la ciudad de Bogotá mejoraría la movilidad en un seis por ciento (6%), el seis por ciento de la movilidad es un porcentaje tan insignificante que su impacto es casi nulo en el mejoramiento de dicha problemática, situación que fue conocida por la dirección distrital antes de promulgar la norma.

En contraposición a lo anterior, la afectación que dicha medida genera a miles de familias bogotanas que subsisten de este servicio si supera el 40% de los afiliados vinculados al sector de transporte especial, luego la motivación que fundamentó el acto no se encuentra ajustada a la ley y vulnera principios y derechos fundamentales de un conglomerado importante de la ciudad.

Ordena el despacho en el segundo punto del mencionado auto lo siguiente:

2. *De conformidad con el numeral 1 del artículo 166 del C.P.A.C.A., que regula los anexos de la demanda, dispone que a la demanda deberá acompañarse:*

"copia del acto acusado con las constancias de su publicación, comunicación, notificación o ejecución, según el caso..."

De conformidad con lo ordenado, se aporta el documento de Registro Distrital No. 5852, de fecha 14 de junio de 2.016, por medio del cual se acredita la publicación del Decreto distrital 248 de 2016.

Ahora bien, en un tercer punto de la providencia dispone el juzgado que:

3. *En el artículo 199 ibídem, según el cual la notificación personal a las entidades públicas se debe surtir mediante el envío de un mensaje de datos al buzón electrónico para notificaciones judiciales, resulta imperioso que la parte demandante allegue la demanda en medio magnética CD en formato PDF, para poder surtir la respectiva notificación.*

En cumplimiento de lo allí dispuesto, se anexa un (1) CD que contiene copia de la demanda y su correspondiente subsanación en formato PDF

Los demás datos expuestos en el escrito de demanda inicial permanecen incólumes, por lo tanto solicitamos complementar el texto inicial de la demanda con la presente subsanación para que sea tenida en cuenta en su totalidad, anunciando desde ya que las pruebas documentales y anexos que allí se anuncian, ya obran en el expediente, por lo que mantenemos vigente la solicitud de que sean tenidas en cuenta en los términos allí descritos.

En los anteriores términos, damos por subsanada la demanda y procedemos a realizar al despacho la siguiente

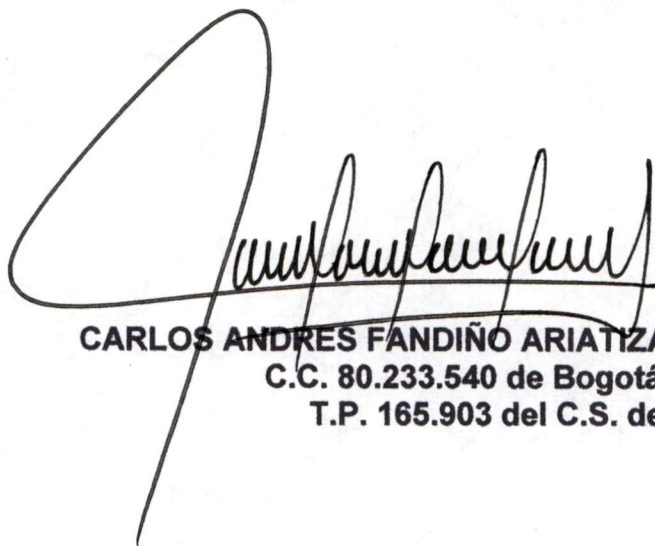
**II.
ANEXOS**

Con el presente documento de subsanación de demanda, se anexa Registro Distrital No. 5852, de fecha 14 de junio de 2.016, por medio del cual se acredita la publicación del Decreto distrital 248 de 2016 en cuatro (4) folios.

**III.
SOLICITUD**

Teniendo en cuenta que la demanda fue subsanada en debida forma, de la manera más respetuosa solicito al despacho se sirva **ADMITIR** la presente demanda y, en consecuencia, dar a ella el trámite previsto en el artículo 137 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Con atención, suscribe,



CARLOS ANDRÉS FANDIÑO ARIATIZABAL
C.C. 80.233.540 de Bogotá D.C.
T.P. 165.903 del C.S. de la J.

51

CONTENIDO

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Sector Central

DECRETOS DE 2016

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

Decreto Número 247

"Por medio del cual se declara Huésped de Honor y se entregan las llaves de la ciudad al excelentísimo señor MAURICIO MACRI, Presidente de la República Argentina."..... 1

Decreto Número 248

"Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de vehículos de transporte público especial en las vías públicas del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones"..... 2

Directora

DALILA ASTRID HERNÁNDEZ CORZO

Secretaria General

Alcaldía Mayor de Bogotá, Distrito Capital

DECRETOS DE 2016

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

Decreto Número 247

(Junio 14 de 2016)

“Por medio del cual se declara Huésped de Honor y se entregan las llaves de la ciudad al excelentísimo señor MAURICIO MACRI, Presidente de la República Argentina.”.

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.
En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el artículo 35 del Decreto Ley 1421 de 1993, y,

CONSIDERANDO:

Que la ciudad de Bogotá es la Capital de la República de Colombia y del Departamento de Cundinamarca, y goza de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución y la Ley.

Que según el artículo 35 del Decreto Ley 1421 de 1993, el Alcalde Mayor es el Jefe del Gobierno y de la Administración Distrital de Bogotá, D.C.

Que como Capital de la República, Bogotá, desde 1819, es territorio que acoge las diferentes expresiones civiles, políticas, gubernamentales, institucionales, sociales, culturales, económicas y de carácter universal.

Que el excelentísimo señor Mauricio Macri, Presidente de la República Argentina, nació en la ciudad de Tandil, provincia de Buenos Aires, el 8 de febrero de 1959. Es padre de cuatro hijos, tres mujeres y un varón, y está casado con la señora Juliana Awada.

Que el señor Mauricio Macri, egresó como Ingeniero Civil en la Universidad Católica Argentina y completó

su formación con distintos estudios de Economía y Finanzas en su país y en el exterior.

Que el excelentísimo señor Mauricio Macri, Presidente de la República Argentina, se inició en el campo privado, en diversas empresas relacionadas a la construcción y a la industria automotriz.

Que su actividad pública comenzó en 1995 al ser electo Presidente del Club Atlético Boca Juniors, uno de los dos clubes de fútbol más importantes y populares de la República Argentina. En 1999 y 2003 volvió a ser elegido para ejercer la presidencia del club, cargo que dejó en 2007.

Que en el año 2001, frente a la grave crisis político-institucional que transitaba el país, el Excelentísimo Señor Mauricio Macri decide crear junto a un grupo de ciudadanos, la Fundación Creer y Crecer, con la misión de trabajar en el desarrollo, diseño y ejecución de políticas públicas en la búsqueda de soluciones para los problemas de la Ciudad de Buenos Aires y de la República Argentina. Tiempo más tarde, junto a otras personas con la misma vocación de cambiar la realidad, Mauricio Macri funda un partido político. Dado el espíritu que los impulsa, deciden denominarlo “*Compromiso para el Cambio*”. En julio de 2005, como presidente del partido, realiza un frente estratégico con el partido Recrear Argentina para las elecciones de ese año. El frente, que tiene como nombre Propuesta Republicana (PRO) se presenta en los distritos de Capital Federal y Provincia de Buenos Aires.

Que entre los años 2005 y 2007 se desempeñó como Diputado Nacional por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Que en el año 2007 es elegido como Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, cargo que ratifica en las elecciones de 2011 por un segundo período.

Que en el año 2015 se presenta como candidato a presidente por el Frente Cambiemos y el 22 de noviembre

es electo Presidente de la República Argentina, con el 51,34% de los votos.

Que este ilustre visitante honra nuestra ciudad con su visita, fortaleciendo los vínculos de amistad y cooperación.

Que el literal c) del artículo 6 del Decreto Distrital 267 de 2007, señala como función de la Oficina de Protocolo la de: "Adelantar todos los trámites relacionados con las distinciones que el Gobierno Distrital confiera".

Que la citada Oficina de Protocolo verificó el currículum y la trayectoria del excelentísimo señor Mauricio Macri, Presidente de la República Argentina, descrita en el presente Decreto¹, por lo cual el Gobierno Distrital representado por el Alcalde Mayor, le hace un justo reconocimiento a tan ilustre visitante, por su liderazgo y compromiso con su país, la política exterior Argentina, las relaciones fronterizas y el fortalecimiento de la solidaridad para el desarrollo de su región.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º.- Declarar Huésped de Honor de Bogotá, D.C., al excelentísimo señor Mauricio Macri, Presidente de la República Argentina.

ARTÍCULO 2º.- Entregar en ceremonia especial, en nombre de la ciudadanía, las llaves de la ciudad y copia del presente Decreto en nota de estilo, a tan ilustre Huésped.

ARTÍCULO 3º.- El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los catorce (14) días del mes de junio de dos mil dieciséis (2016).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor

¹ Fuente: <http://www.casarsosada.gov.ar/el-presidente/biografia>

53

Decreto Número 248

(Junio 14 de 2016)

"Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de vehículos de transporte público especial en las vías públicas del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones".

EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en los numerales 1° y 3° del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los numerales 1, 3 y 6 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, y en los artículos 3, 6 y 119 de la Ley 769 de 2002 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 13 de la Constitución Política de Colombia señala: *"Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica."*

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan."

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

Que según el artículo 3° ídem, uno de los principios del transporte público es el del acceso al transporte, el cual implica la obligación de las autoridades competentes, de diseñar y ejecutar "(...) políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo".

Que el artículo 1° de la Ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, prevé 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...”.

Que el parágrafo 3° del artículo 6° ídem, dispone que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito los Alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el artículo 119 ídem consagra que “(...) sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán... impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

Que la Administración Distrital expidió el Decreto 660 de 2001, mediante el cual se tomaron medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos en las vías públicas de Bogotá D.C., norma que fue modificada por los Decretos 58 de 2003, 51 de 2004 y 444 de 2014.

Que el Decreto Distrital 58 de 2003 modificó el artículo primero del Decreto Distrital 660 de 2001, en el sentido de incorporar a la restricción los vehículos prestadores del servicio de transporte automotor especial tipo automóvil (taxis blancos).

Que el Decreto Distrital 51 de 2004 modificó el artículo 1° del Decreto Distrital 58 de 2003, ordenando restringir en el Distrito Capital, la circulación de vehículos de transporte público colectivo e individual de pasajeros, y de los vehículos prestadores de transporte terrestre automotor especial contemplados en el Decreto 348 de 2015.

Que el literal c), del artículo 2° del Decreto Distrital 58 de 2003, señala que la restricción de circulación allí establecida, no será aplicable a los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, diferentes al tipo automóvil (taxis blancos).

Que en los últimos años se presentó un incremento de las empresas habilitadas en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial, siendo las clases vehiculares camperos y camionetas, las más representativas de vinculación en esta modalidad, a nivel nacional y en el Departamento de Cundinamarca.

Que según el Registro Distrital Automotor – RDA, los vehículos de servicio público y de radio de acción nacional de clase camioneta y campero, con capacidad de cinco (5) pasajeros (incluido el conductor), presentaron aumentos representativos en matrícula entre marzo de 2015 y enero de 2016.

Que en Bogotá D.C., y su área de influencia, de acuerdo con datos de la Encuesta de Movilidad 2015, se estima que de los 663.196 viajes en día típico en transporte especial, cerca del 7.4% (49.076), emplean automóvil, camioneta o campero. En el caso del día sábado, se calcula que de los 266.246 viajes en transporte especial, un 35,7% (95.049 viajes), emplean vehículos tipo automóvil, camioneta o campero.

Que según mediciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, un alto porcentaje (66% en promedio en día típico y 65% en promedio en día sábado) de los automóviles, camionetas y camperos de servicio especial con capacidad de cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor), que circulan en la ciudad de Bogotá D.C., no se encuentran matriculados en ella.

Que la Subsecretaría de Política Sectorial - Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios, de la Secretaría Distrital de Movilidad, elaboró el estudio técnico DESS-T-001-2016 denominado “Evaluación de la medida de restricción de circulación “pico y placa” para los vehículos de transporte especial en el Distrito Capital”, con base en los datos suministrados por el Ministerio de Transporte, en información obtenida del Registro Distrital Automotor, la Encuesta de Movilidad 2015 y aforos realizados, y en información recaudada por la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaría Distrital de Movilidad, a partir de la base de datos de la Oficina de Estadísticas de la Policía Nacional.

Que dicho estudio plantea la necesidad de restringir la circulación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial de clase automóvil, camioneta y campero con capacidad de cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor), y se sugiere adoptar como medida de restricción a la circulación, un esquema rotativo y cíclico de acuerdo con el último dígito de la placa del vehículo, limitando la circulación de dos dígitos al día, entre las 5:30 y las 21:00 horas, de lunes a sábado, salvo en los días festivos establecidos por la Ley; es decir, aplicar a los camperos y camionetas, de servicio especial, con capacidad de cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor), la medida establecida en los Decretos Distritales 660 de 2001 y 51 de 2004.

Que con la alternativa sugerida, se busca equilibrar y unificar las condiciones de circulación de los automóviles, camionetas y camperos con capacidad de cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor) que prestan

el servicio de transporte especial, con las condiciones de los vehículos del servicio de transporte público individual tipo taxi. A su vez, esta medida promueve que las empresas debidamente habilitadas para prestar el servicio de transporte especial, optimicen el uso del parque automotor vinculado y/o administrado para atender los servicios contratados.

Que en atención a la congestión vehicular de la ciudad, es necesario restringir la circulación del servicio de transporte público especial en igualdad de condiciones que el servicio público individual.

Que las graves y variadas implicaciones del alto flujo vehicular en el Distrito Capital, permiten que la restricción se asuma como otro mecanismo concebido para la racionalización del uso de los vehículos automotores y como alternativa de construcción de una movilidad sostenible.

Que la Corte Constitucional, en la Sentencia T-031 de 2002, advirtió que *"la restricción de la circulación de vehículos de transporte público no es un acto aislado de poder sino que se trata de una medida complementaria de otras que se han adoptado para solucionar el alto flujo vehicular del Distrito Capital y que tiene respaldo en la Carta Política(...). Ahora, no puede perderse de vista que una medida como la restricción de la circulación de vehículos de transporte público orientada a la disminución del alto flujo vehicular resulta coherente con varias disposiciones constitucionales pues, por una parte, el artículo 79 de la Carta consagra el derecho a un ambiente sano y, por otra, el artículo 366 señala como finalidades sociales del Estado el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población (...)"*.

Que en el Artículo 4º del Decreto 575 del 17 de diciembre de 2013, *"Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012"*, exceptúa de la restricción de pico y placa a las siguientes categorías de vehículos:

1. Vehículos automotores propulsados exclusivamente por motores eléctricos.
2. Caravana presidencial.
3. Vehículo de servicio diplomático o consular.
4. Carrozas fúnebres.
5. Vehículos de organismos de seguridad del Estado.
6. Vehículos de emergencia.
7. Vehículos utilizados para el transporte de personas en condición de Discapacidad

8. Vehículos de empresas de servicios públicos domiciliarios.
9. Vehículos destinados al control del tráfico y grúas.
10. Vehículos de control de emisiones y vertimientos.
11. Motocicletas.
12. Vehículos blindados.
13. Vehículos escolta.
14. Vehículos de medios de comunicación.
15. Vehículos de autoridades judiciales.
16. Vehículos de transporte escolar".

Que en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el proyecto de Decreto fue publicado el 2 de mayo de 2016, en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Al respecto, se recibieron diferentes observaciones y comentarios por parte de la ciudadanía, referentes a la redacción del proyecto, aplicación de las excepciones consagradas en el artículo 4 del Decreto, finalidades del servicio de transporte público, entre otras.

Que en virtud de dichas consultas, se abrieron varios espacios de participación ciudadana en la sede de la Secretaría Distrital de Movilidad, los días 21 de abril, 2 de mayo y 4 de mayo de 2016; espacios en los cuales participaron representantes del sector de servicio público de transporte especial, agremiaciones del mismo sector, concejales de la ciudad de Bogotá y ciudadanos en general, con la finalidad de que se resolvieran las inquietudes y recomendaciones planteadas por los participantes, tal como se hizo a través de la Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicio, la Dirección de Asuntos Legales y los asesores del Despacho de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que teniendo en cuenta los criterios técnicos, jurídicos y de conveniencia analizados por la Secretaría Distrital de Movilidad, se hace necesario modificar la restricción a la circulación vehicular para el transporte público especial en el Distrito Capital.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Restricción a vehículos de servicio público especial. Restringir en la ciudad de Bogotá D.C., la circulación de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, clase automóvil, camioneta o campero, con capacidad para cuatro (4) pasajeros (sin incluir conductor), conforme al último

dígito de la respectiva placa, entre las 5:30 y las 21:00 horas, de lunes a sábado, según la tabla prevista en el artículo siguiente. Esta medida no se aplicará en los días festivos establecidos por la Ley.

ARTÍCULO 2. Aplicación de la restricción. La restricción de circulación adoptada en el radio de acción distrital de que trata el artículo anterior, quedará como se indica en el cuadro siguiente:

Día	1ª.Semana	2ª. Semana	3ª. Semana	4ª. Semana	5ª.Semana
Lunes	1 y 2	3 y 4	5 y 6	7 y 8	9 y 0
Martes	3 y 4	5 y 6	7 y 8	9 y 0	1 y 2
Miércoles	5 y 6	7 y 8	9 y 0	1 y 2	3 y 4
Jueves	7 y 8	9 y 0	1 y 2	3 y 4	5 y 6
Viernes	9 y 0	1 y 2	3 y 4	5 y 6	7 y 8
Sábado	1 y 2	3 y 4	5 y 6	7 y 8	9 y 0

*Concluida la quinta semana, el ciclo se reinicia.

ARTÍCULO 3. Excepciones. Las excepciones consagradas en el artículo 4 del Decreto Distrital 575 de 2013, *"Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012"*, aplicarán en lo que corresponda a los vehículos regulados en el presente Decreto.

ARTÍCULO 4. Sanciones. Los infractores de la restricción vehicular establecida en el presente Decreto, serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes y con la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo previsto en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

PARÁGRAFO. Corresponderá a la Policía Metropolitana de Tránsito, la vigilancia y control de las medidas adoptadas.

ARTÍCULO 5. Permisos. Prohíbase la expedición de permisos especiales de circulación. Los vehículos a los que se refiere el artículo 3 del presente Decreto, podrán circular con la simple demostración de las condiciones señaladas para el efecto y en consecuencia, no requerirán de la expedición de permiso alguno.

ARTÍCULO 6. Control y Vigilancia. Durante los primeros diez (10) días hábiles de vigencia del presente Decreto, en caso de infracción a la presente norma, la Policía Metropolitana de Tránsito impondrá solamente comparendos pedagógicos.

ARTÍCULO 7. Divulgación. La Administración Distrital adelantará la divulgación y socialización del presente Decreto, utilizando los medios más eficaces para dar a conocer su contenido y alcance.

ARTÍCULO 8. Vigencia y derogatorias. El presente Decreto comenzará a regir un (1) mes después de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el literal c del artículo 2 de Decreto 58 de 2003.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D. C., a los catorce (14) días del mes de junio de dos mil dieciséis (2016).

ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO

Alcalde Mayor

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN

Secretario Distrital de Movilidad