



**El progreso  
es de todos**

**Mincomercio**

**ANÁLISIS DE  
IMPACTO NORMATIVO -  
IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA:**

*MEDIDA*  
**RESOLUCIÓN 88918 DE 2017  
MEDIANTE LA CUAL SE  
REGLAMENTA EL CONTROL  
METROLÓGICO  
APLICABLE A TAXÍMETROS  
ELECTRÓNICOS**

*DELEGATURA PARA EL CONTROL Y  
VERIFICACIÓN DE REGLAMENTOS  
TÉCNICOS Y METROLOGÍA LEGAL*

*GRUPO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS – GEE*

*GRUPO DE TRABAJO DE REGULACIÓN*

**2020**

v.0.1 agosto 31-2020



**Industria y Comercio**  
**SUPERINTENDENCIA**

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ASPECTOS GENERALES.....</b>	<b>3</b>
<b>A. LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGÍA LEGAL - OIML .....</b>	<b>4</b>
<b>B. MEJORA REGULATORIA Y BUENAS PRACTICAS EN REGLAMENTACIÓN TÉCNICA.....</b>	<b>7</b>
<b>3. JUSTIFICACION LEGAL.....</b>	<b>9</b>
<b>4. REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO.....</b>	<b>11</b>
<b>A. ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LOS TAXÍMETROS EN COLOMBIA.....</b>	<b>11</b>
<b>B. REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO APLICABLE A TAXÍMETROS .....</b>	<b>16</b>
<b>5. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA.....</b>	<b>18</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>20</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del mundo, los reglamentos técnicos son concebidos como los instrumentos regulatorios con los que cuentan los gobiernos para introducir los parámetros de calidad y seguridad mínimos que deben cumplir los productos o servicios que se comercializan en los mercados, de manera que se mitiguen aquellas prácticas que puedan inducir a error o que puedan poner en riesgo la salud y la vida humana, animal y /o ambiental. En la medida en que los reglamentos técnicos pueden constituir una barrera en la comercialización internacional de dichos bienes, es necesario que los reguladores de los países evalúen, tanto en un primer momento la pertinencia en la adopción de la medida regulatoria, como en periodos posteriores como viene desempeñándose la intervención en su objetivo de dar solución a una problemática en específico.

En el caso de Colombia, el artículo 2.2.1.7.6.7 del Decreto 1074 de 2015, señala que es obligación de las entidades con facultades regulatorias someter a revisión sus reglamentos técnicos una vez cada cinco (5) años, con el fin de verificar si las causas que dieron origen a su expedición se mantienen, o si es necesario considerar su derogatoria o modificación. Lo anterior, sin perjuicio de los estudios, análisis, evaluaciones y demás que, por causas no planeadas, requieran llevarse a cabo en aras de solucionar problemas específicos.

Es por lo anterior que el presente documento tiene como finalidad poner en conocimiento aquella debilidad o dificultad que ha limitado el accionar del reglamento técnico contenido en la Resolución 88918 de 2017 aplicable a taxímetros electrónicos, así como la consecución de beneficios esperados de dicha intervención. En esa medida, y bajo la metodología del Análisis de Impacto Normativa, se someterán a consulta algunas posibles alternativas de solución a los inconvenientes identificados.

Vale la pena resaltar que el presente documento, que constituye la primera parte del estudio de Análisis de Impacto Normativo ante la posible modificación del reglamento técnico metrológico aplicable a taxímetros electrónicos, contenido en la Resolución 88918 de 2017, fue sometido a consulta durante el periodo comprendido entre el 10 y el 24 de julio. No obstante, se consideró pertinente aceptar comentarios u observaciones remitidos hasta el 10 de agosto. Durante el mencionado espacio de recepción de aportes de la ciudadanía en general, no se recibieron comentarios o sugerencias de ninguna índole, razón por la cual se procedió a publicar la presente versión.

## 2. ASPECTOS GENERALES

Durante las últimas décadas, la necesidad de las autoridades públicas por trabajar en aspectos propios de la seguridad y calidad de bienes y servicios como mecanismos para generar confianza y competitividad en los mercados y por la manera como se dan las interacciones entre agentes económicos, ha generado interés y ganado protagonismo en distintos espacios de discusión de la política pública. Muestra de ello son las 24.530 notificaciones de reglamentos técnicos y las 19.332 medidas sanitarias y fitosanitarias que se realizaron a la Organización Mundial de Comercio (OMC) en el periodo 2000-2016, como lo señala el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) número 3957 de 2019.



Para la generación de confianza y transparencia en los mercados, las entidades reguladoras pueden emplear múltiples herramientas para la reglamentación y regulación, dentro de los que se encuentran los reglamentos técnicos. Los Reglamentos Técnicos se definen como “*documento[s]*” en los que se establecen “(*...*) *características de un producto, o los procesos y métodos de producción con ellos relacionados (...)*”, “*cuya observancia es obligatoria*” (Organización Mundial del Comercio, 1995). En este tipo de instrumentos es posible reglamentar todas aquellas directrices en materia de términos, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado que se apliquen a un producto, procedimiento o metodología de producción, para garantizar un resultado de calidad por cuenta de la provisión de información de consumo, que permita a los compradores satisfacer sus necesidades. Sin embargo, la implementación de reglamentos técnicos requiere de la existencia de una infraestructura de la calidad que permita armonizar los requerimientos internos y externos de cada producto o servicio, para así garantizar la ejecución de los objetivos propuestos al más bajo coste en cuanto a obstaculización del comercio internacional se refiere.

#### **A. LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE METROLOGÍA LEGAL – OIML**

La Organización Internacional de Metrología Legal (OIML) surgió como resultado de una necesidad común de múltiples gobiernos a nivel internacional de reglamentar el acceso y la calidad de los bienes y servicios que allí se disponen. Tanto así, que dichos bienes y servicios suelen sobrepasar las fronteras del mercado para abordar derechos fundamentales como la salud, el trabajo, la igualdad, entre otros. Así, la misión de la OIML, desde su creación en el año 1955 ha sido “[...] *permitir que las economías establezcan infraestructuras de metrología legal efectivas que sean mutuamente compatibles y reconocidas internacionalmente, para todas las áreas de las cuales los gobiernos se responsabilizan, como aquellas que facilitan el comercio, establecen la confianza mutua y armonizan la protección al consumidor en todo el mundo*” (OIML, 2011).

En este sentido, la OIML ha logrado identificar 4 temáticas en donde la metrología legal cobra relevancia, conforme a las funciones de los gobiernos:

- **El comercio:** Las mediciones están involucradas en gran parte de las transacciones comerciales pues un intercambio se puede concluir una vez comprador y vendedor reciben una contraprestación “justa” por lo que reciben, bien sea en dinero o en bienes o servicios. Bajo esa premisa, a diario se llevan a cabo un sinnúmero de intercambios comerciales, en donde grandes cantidades de dinero pueden estar involucradas en razón al volumen, el peso, la masa de un bien o servicio recibido. De allí que errores en la medición podrían acarrear desventaja para los agentes económicos, e incluso al Estado.

Sin embargo, tal ilustración representa una pequeña parte de la importancia de la metrología legal para el comercio. Adicionalmente, los bienes, específicamente los de consumo, deben cumplir con unos requisitos de seguridad para su comercialización o consumo: i) los alimentos deben estar libres de contenido peligroso (toxinas, pesticidas, antibióticos, hormonas); ii) los productos deben procesarse de forma segura y etiquetada con precisión; iii) el peso de los bienes debe determinarse con precisión para garantizar transacciones financieras justas. Tales aspectos son abordados por la metrología legal.



- **La seguridad:** En casi todas las situaciones de la vida cotidiana, la seguridad humana depende de la aplicación de las leyes y regulaciones de seguridad que han sido implementadas por las instituciones reguladoras y los gobiernos. Algunos ejemplos de mediciones que garantizan el rango de seguridad humana son los resultados obtenidos por los radares de velocidad de circulación vehicular, los medidores de presión de neumáticos o los alcoholímetros, entre otros (OCDE, 2016).
- **La salud<sup>1</sup>:** Cada medición relacionada con la salud sigue un método y unas razones previamente establecidas, y se pueden encontrar en procedimientos simples (como la temperatura corporal, la frecuencia cardíaca y la presión arterial o cuánto principio activo debe contener una tableta), o mucho más complejos (como la determinación de las dosis de radiación de rayos X).

Es vital que el equipo de medición y prueba cumpla con las normas o especificaciones definidas a nivel internacional y no se vean afectados por factores externos, de manera que se puedan obtener resultados consistentes, independientemente de dónde se realicen las mediciones. Es por ello que los profesionales de la salud y los expertos en evaluación de riesgos confían en mediciones precisas relacionadas con la salud para identificar enfermedades y prescribir tratamientos o acciones para que los pacientes sean tratados de manera efectiva, segura y rentable. El éxito de cada tratamiento se basa en dosis precisas de la sustancia o componente activo indicado, suministradas en el lugar y momento correctos.

Los planes de atención médica incluyen cada vez más acciones preventivas en sus políticas, en lugar de simplemente el tratamiento de enfermedades. Muchas afecciones costosas e incapacitantes, como las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, la diabetes y las enfermedades respiratorias crónicas están vinculadas por factores de riesgo evitables comunes, mientras que otras pueden prevenirse mediante la vacunación. Un plan de atención médica preventiva que se base en mediciones precisas y procedimientos médicos puede reducir drásticamente el costo y las demandas de los sistemas de atención médica.

- **El medio ambiente:** Con el fin de reglamentar un uso razonable y seguro de los recursos naturales, las regulaciones ambientales generalmente están alineadas con los acuerdos internacionales y fundamentados en estudios sólidos, cuyo objetivo es armonizar las metas relacionadas con el cambio climático. Para tomar decisiones políticas acertadas, los “*policy makers*” deben confiar en las mediciones que utilizan dichas recomendaciones. Algunos escenarios específicos de aplicación pueden ser las mediciones de los niveles de ruido, las emisiones de gases de efecto invernadero, la cantidad y concentración de sustancias en el agua, la medición del consumo de energía, entre otros.

En razón a estas temáticas, resultó relevante para 24 países, constituir una Organización de Metrología Legal que permitiese garantizar la trazabilidad al Sistema Internacional de Unidades, como una estrategia para homogeneizar los sistemas y métodos de medición, de

<sup>1</sup> Mayor información disponible en: <https://www.oiml.org/en/about/legal-metrology/health>





manera que se pudiese garantizar la unicidad en los resultados a lo largo del mundo; facilitar el surgimiento de mediciones reguladas e instrumentos de medición; e implementar la certificación, estandarización, acreditación y calibración en las prácticas de los sectores productivos, como un mecanismo deseable e imprescindible para la innovación y tecnificación en la producción de bienes y servicios. A través de esta organización, se propendería por

*“[...] 4o Estudiar, con miras a una unificación de métodos y reglamentos, los problemas de carácter legislativo y reglamentario de metrología legal, cuya solución será de interés internacional;*

*5o Establecer un proyecto de ley y de reglamentos tipo sobre los instrumentos de medida y su utilización;*

*[...] 7o Fijar las características y las cualidades necesarias y suficientes a las cuales deben responder los instrumentos de medida para que sean aprobados por los Estados miembros y para que su empleo pueda ser recomendado en el terreno internacional;*

*8o Favorecer las relaciones entre los servicios de Pesas y Medidas u otros servicios encargados de la Metrología legal de cada uno de los Estados miembros de la Organización” (OIML, 1955)*

En consecuencia, con lo anterior, y con soporte en el trabajo de sus comités técnicos y de investigación, en adelante la OIML adoptó 4 tipologías documentales para divulgar sus hallazgos, como estrategia para inducir la homogeneidad en las regulaciones y en los controles metrológicos aplicables a los instrumentos de manera clara y ordenada:

- **Recomendaciones internacionales (tipo R):** Operan como “regulaciones modelo”, en donde se determinan las características metrológicas que deberían cumplir determinados instrumentos de medición, así como los recursos necesarios para verificar su conformidad. De acuerdo con la OIML, los Estados miembros deberán adoptar la mayor parte posible de estas recomendaciones.
- **Documentos internacionales (tipo D):** Documentos informativos y que se producen con el fin de armonizar y mejorar el ejercicio de la metrología legal.
- **Guías internacionales (tipo G):** Documentos informativos empleados en la instrucción de ciertos requisitos aplicables en el campo de la metrología legal.
- **Publicaciones básicas internacionales (tipo B):** Publicaciones de carácter general, que definen las reglas de funcionamiento de las diversas estructuras y sistemas de la OIML.

Tal producción investigativa ha permitido, a lo largo de los años, socializar conocimientos académicos en metrología y llevarlos al campo práctico de la política pública y la regulación de manera exitosa y minimizando el impacto negativo en el comercio internacional (en los



términos establecidos en el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio, como país miembro de la Organización Mundial del Comercio<sup>2</sup>).

Colombia no fue la excepción ante las bondades de los avances encontrados por la OIML y, mediante la Ley 1514 de 2012, aprobó la “Convención para Constituir una Organización de Metrología Legal” firmada en París, el 12 de octubre de 1955, modificada en 1968 por enmienda del Artículo XIII conforme a las disposiciones del Artículo XXXIX. Lo anterior, constituye la adopción en el ordenamiento jurídico colombiano de las recomendaciones emitidas por la OIML<sup>3</sup>. De esta manera, y en línea con los objetivos propuestos por el organismo internacional, su vinculación le permite beneficiarse con los resultados y avances obtenidos por los Estados miembros, articulando cada uno de los campos de acción de la metrología a nivel mundial.

## **B. MEJORA REGULATORIA Y BUENAS PRACTICAS EN REGLAMENTACIÓN TÉCNICA**

A lo largo del Programa de Mejora Regulatoria adelantado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en numerosos países, se han encontrado múltiples elementos que permitieron generar evidencia suficiente sobre la necesidad de controlar el volumen y la calidad de regulación que emiten los gobiernos, en aras de promover la transparencia y la eficiencia de las entidades estatales, e incluso mejorar los resultados de algunos indicadores macroeconómicos de desempeño tales como el crecimiento y la productividad laboral. Para ello, la OCDE, durante el año 2015 adelantó un estudio evaluando múltiples aspectos del sistema regulatorio colombiano, el cual establece 3 elementos fundamentales para el mejoramiento en la calidad de las normas:

- Una política explícita con respaldo de alto nivel del gobierno.
- Una institucionalidad especializada encargada de la ejecución de la política.

<sup>2</sup> Exequible a través de la Ley 170 de 1994 “por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la “Organización Mundial de Comercio (OMC)”, suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la Carne de Bovino”.

<sup>3</sup> Corte Constitucional Sentencia C-621 de 2012 “Por consiguiente, la adhesión de Colombia a la Convención que se analiza, permite que tales disposiciones recogidas en recomendaciones de la OIML, sean parte de nuestro sistema de calidad, otorgando al país un reconocimiento internacional de sus instrumentos de medición y de los resultados producidos, lo que ubica a Colombia en un nivel de competencia técnica que resulta acorde con los artículos 6-3 y 9 de la Ley 170 de 1994, en virtud de los cuales, como un claro lineamiento de la Organización Mundial del Comercio, se adquirió el compromiso que institucionalizar los sistemas internacionales de evaluación de la conformidad y de calidad confiable, para superar los obstáculos técnicos al comercio. Adicionalmente, ceñirse a los estándares internacionales en materia de metrología legal reporta como importancia que (i) los productos sean examinados para garantizar que cumplan los reglamentos de seguridad de protección contra características peligrosas; (ii) a los productos se les haga una medición cuantitativa para brindar seguridad y confianza al consumidor; y, (iii) se fomenta la normalización de los productos y de sus características en el plano internacional a través de las recomendaciones de la OIML, lo cual garantizar la adopción de los más estrictos y actuales estándares de calidad en beneficio de los productores y consumidores.”



- Las herramientas para implementar y asegurar estándares de calidad.

Para construir las bases de un nuevo esquema regulatorio de calidad en el país, trabajos como el *Doing Business – Measuring Business Regulation* del Banco Mundial o el *Estudio de la OCDE sobre la política regulatoria en Colombia - Más allá de la simplificación administrativa* han permitido concluir para el caso colombiano, que las múltiples reformas regulatorias han logrado generar un sinnúmero de beneficios a nivel económico y social (OECD, 2016). En virtud de ello, el CONPES emitió el Documento 3816, aprobado en el año 2014 con el cual se pretende implementar y garantizar, mediante un instrumento técnico, un sistema regulatorio eficiente, compuesto por normas que cuenten con un respaldo académico y técnico suficientemente, sólido y objetivo, para garantizar la prevención de excesos en materia de producción normativa y la eficacia de los instrumentos de intervención que entran a conformar la agenda regulatoria nacional.

Como consecuencia, y con el fin de garantizar la idoneidad de los reglamentos técnicos a implementar, de tal forma que no se creen obstáculos innecesarios al comercio, las Secciones 5 y 6 del Capítulo 7 Título 2, Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015 modificado por el Decreto 1595 de 2015 y los Decretos 1411 y 1412 de 2018, señalan el deber de todas las entidades del Estado con facultades de regulación de adoptar nuevos procedimientos de reglamentación, esto incluye la referenciación nacional e internacional de los reglamentos técnicos de forma que se armonicen las normas técnicas nacionales, mediante nuevas prácticas, como por ejemplo:

- Desarrollar y publicar un listado de problemáticas de su competencia que vulneran objetivos legítimos, priorizando aquellas problemáticas que los vulneran en mayor medida.
- Desarrollar Planes Anuales de Análisis de Impacto Normativo (PAAIN).
- Desarrollar Análisis de Impacto Normativo (AIN), tanto ex ante como ex post.
- Determinar el procedimiento de evaluación de la conformidad.
- Determinar la existencia de norma internacional.
- Solicitar el concepto previo a la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Realizar consulta pública y notificación.

Luego de haber desarrollado el AIN, y siempre que la conclusión de este haya sido la decisión de expedir un reglamento técnico, las entidades reguladoras deben elevar a consulta pública a nivel nacional, como mínimo, las siguientes etapas del estudio (bien sea *ex ante* o *ex post*):

- Definición del problema.
- Análisis de Impacto Normativo final.



- Proyecto del reglamento técnico (cuando el resultado del AIN sea expedir o modificar de fondo un reglamento técnico)<sup>4</sup>.

Estas consultas deberán realizarse como mínimo a través de los correspondientes sitios web institucionales o a través de otros medios idóneos según el caso. Asimismo, las entidades deberán fomentar la participación pública de todos los interesados, definir las especificaciones de las herramientas de consulta pública a utilizar y la forma en la cual se realizará la respectiva retroalimentación a las partes participantes.

El término total de las consultas públicas nacionales, de acuerdo con las etapas obligatorias mencionadas anteriormente, es de treinta (30) días calendario como mínimo, destinando de este término al menos diez (10) días calendario para la consulta del anteproyecto de Reglamento Técnico. Los términos se contarán a partir de su publicación en el correspondiente sitio web. La consulta internacional será de noventa (90) días calendario.

Cumplido esto, las entidades reguladoras deben solicitar un concepto previo a la Dirección de Regulación del MinCIT con relación al cumplimiento de los lineamientos del SICAL y la posibilidad de generar obstáculos innecesarios al comercio; para ello, se debe presentar el proyecto de reglamento técnico, los estudios técnicos que lo sustenten, demostrar que fue sometido a consulta pública nacional y presentar el informe sobre los resultados del AIN. El MinCIT cuenta con quince (15) días hábiles para emitir el concepto previo sobre la reglamentación técnica presentada.

Una vez obtenido el concepto previo por parte del MinCIT, se procede a notificar la intención reglamentaria respectiva internacionalmente, dándola a conocer ante los países miembros de la OMC, de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y demás países con los cuales Colombia tenga acuerdos comerciales vigentes que contemplen la obligación de notificación internacional.

En adición a los avances en el fortalecimiento de la calidad de la normatividad implementada en el país, durante las últimas décadas se ha expedido gran variedad de regulación que, de manera directa o indirecta, vincula los instrumentos empleados para liquidar el precio de la tarifa de prestación de servicio de transporte público individual de taxi, razón por la cual es fundamental identificar sus disposiciones, de manera que las nuevas determinaciones o decisiones de carácter administrativo, legal o gerencial que pudiesen ser tomadas como consecuencia de este tipo de estudios, no afecten o difieran significativamente de la normatividad existente.

### 3. JUSTIFICACION LEGAL

Una infraestructura nacional de la calidad (o sistema nacional de la calidad,) hace referencia a cada una de las disposiciones en materia de política pública, legal, regulatoria y administrativa, así como a la existencia de instituciones públicas y privadas que desarrollan

---

<sup>4</sup> La consulta de esta etapa debe llevarse a cabo a nivel nacional e internacional. Queda a disposición de cada entidad realizar consultas adicionales en el proceso de AIN, elaboración del reglamento técnico y evaluaciones *expost*.



actividades de normalización, metrología, acreditación y procedimientos para la evaluación de la conformidad (MSTQ Systems, por sus iniciales en inglés). Estos resultan necesarios para garantizar y certificar que los productos y servicios elaborados en un país cumplen con unas características mínimas exigibles en el mercado en cuanto a confiabilidad, calidad y seguridad, tanto por los agentes económicos como por las autoridades en general (Gallego & Gutiérrez, 2016). Para contar con un sistema nacional de calidad sólido, si bien es necesario garantizar un sinnúmero de características que den confiabilidad, es fundamental contar con i) una entidad nacional de normalización, ii) un instituto nacional de metrología y iii) una entidad nacional de acreditación, independientes entre sí. Así, mediante la articulación de entidades imparciales, y con autonomía directiva y presupuestal, será posible cumplir con las actividades técnicas nacionales e internacionales para las cuales fue concebido (Sanetra & Marbán, 2007).

En Colombia, el Subsistema Nacional de la Calidad (SICAL), que hace parte del Sistema Nacional de Competitividad, Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCCTI), cumple con las funciones de dicho sistema. Está compuesto por instituciones públicas y privadas que realizan actividades relacionadas con la formulación, ejecución y seguimiento de políticas en materia de normalización, reglamentación técnica, acreditación, evaluación de la conformidad, metrología, vigilancia y control; de estas actividades se desprende la metrología legal, a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio, que se define como la “[p]arte de la metrología relacionada con las actividades que se derivan de los requisitos legales que se aplican a la medición, las unidades de medida, los instrumentos de medida y los métodos de medida que se llevan a cabo por los organismos competentes” .

Con el objetivo de mejorar la competitividad y el entorno para el desarrollo productivo, el Decreto 1074 de 2015, modificado por el Decreto 1595 de 2015, ordenó la reorganización del SICAL para proporcionar a los empresarios y ciudadanos un mayor nivel de confianza en operaciones del mercado, ofrecer garantías, informar sobre los bienes y servicios disponibles para el consumidor y aumentar la capacidad tecnológica del sector productivo mediante la generación de normas mínimas de producción, operación y gestión, a través de las herramientas existentes al alcance del gobierno nacional, y cuya intervención no perjudique de manera significativa la operación autónoma del mercado.

Considerando que los reglamentos técnicos suponen la creación de obstáculos técnicos al comercio, y que la aplicación de este tipo de medidas regulatorias solo es posible siempre y cuando se justifique la protección de un interés legítimo (en los términos especificados en el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio - OMC), mediante el documento CONPES 3816 de 2014, “*Mejora Normativa: Análisis de Impacto*”, se fijaron las bases para institucionalizar el Análisis de Impacto Normativo (AIN) en el proceso de emisión de reglamentos técnicos, “*como una herramienta dirigida a fortalecer la confianza, efectividad y transparencia de la normatividad, en el mediano y largo plazo*”, mediante una evaluación objetiva sobre la necesidad de intervención estatal.

De acuerdo con el Decreto 4886 de 2011 y el Decreto 1595 de 2015, la SIC, actuando como organismo de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Comercio Industria y Turismo y de naturaleza pública que hace parte del SICAL, tiene la facultad de reglamentar la metrología legal a través de la expedición de reglamentos técnicos metrológicos aplicables a instrumentos de medición sujetos a control metrológico.



## 4. REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO

### A. ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LOS TAXÍMETROS EN COLOMBIA

Los taxímetros son definidos por la OIML como “*instrumento[s] destinado[s] a medir la duración y la distancia con base en una señal emitida por un transductor de medición de distancia, y calcular e indicar la tarifa a pagar sobre la base de la medida distancia y/o duración*”, lo cual permite afirmar que son instrumentos de medición de gran relevancia para los consumidores, en la medida en que son empleados para determinar el precio final a pagar por un servicio recibido. Por lo anterior en Colombia existe un marco normativo relacionado con su uso, así:

A nivel general, el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, define la esencia del servicio público como una actividad bajo regulación del Estado en donde la autoridad en la materia concede la viabilidad a empresas de transporte para prestar dicho servicio. En esta medida, al gozar de carácter público, debe prevalecer el interés general sobre el particular en todos los aspectos, específicamente en cuanto a la garantía en la calidad de prestación del servicio y la protección de los usuarios. Es por ello que resulta imprescindible contar con instrumentos de medición con altos estándares de calidad que permitan proteger los intereses de los consumidores, tanto en estructura tarifaria como en las condiciones de prestación del servicio.

Tal ha sido la relevancia de la actividad económica de prestación de servicios de transporte terrestre mediante taxi, que en el año 2001 se expidió el Decreto 172<sup>5</sup>, cuyo objetivo específico fue “*reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de éstas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales*”. A través de dicha norma, se establecieron las condiciones y características necesarias para la prestación del servicio de transporte público en taxi.

Vale la pena resaltar dos aspectos relevantes en dicha regulación. En primer caso, allí se definieron como autoridades de transporte el Ministerio de Transporte (a nivel nacional), los alcaldes municipales y/o distritales (en su respectivo nivel), y las Autoridades Únicas de Transporte Metropolitano<sup>6</sup> (en la jurisdicción de las áreas metropolitanas). Así mismo, se determinó que las actividades de “*inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estar[ían] a cargo de los alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función*”. En segundo caso, de acuerdo con el artículo 53 del mencionado decreto, se estableció la competencia de las autoridades distritales y municipales para “*la fijación de las tarifas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de estudios de costos para la canasta de transporte,*

<sup>5</sup> Norma que fue incorporada en el Capítulo 3º del Decreto 1079 de 2015, “*Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*” expedido por la máxima autoridad a nivel nacional en materia de tránsito y transporte del país, el Ministerio de Transporte.

<sup>6</sup> Como se denominan en la norma.



*como mínimo en cada año y de conformidad con la política y los criterios fijados por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte”.*

Para fortalecer el proceso de tasación sobre el costo de prestación del servicio, el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), define el taxímetro como un “[d]ispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada”, es decir, este instrumento de medición resulta ser un elemento imprescindible para la fijación del precio del servicio. Es así como, a través de su artículo 89, se prohibió la prestación de servicio de transporte público individual a vehículos que, pese a encontrarse autorizados para tal fin, no tuviesen instalado un taxímetro o éste “no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados”.

De igual manera, el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 la Ley 1383 de 2010, se establece como infracción “conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado”, y podrá acarrear multas equivalentes a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes. Tal estrategia de comando y control se ha incorporado en el proceso regulación del servicio de transporte público prestado por taxi como uno de los instrumentos de “control de calidad” por excelencia.

Posteriormente, en mérito de la racionalización y simplificación del ordenamiento jurídico como una de las principales herramientas para asegurar la eficiencia económica y social del sistema de normas y para afianzar la seguridad jurídica, el Gobierno Nacional suscribió el Decreto 1079 de 2015, por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, que compila las normas regulatorias aplicables al transporte público en Colombia, lo que incluye el Decreto 172 de 2001, entre otras disposiciones. Con esto, se reafirmaron como autoridades de tránsito al Ministerio de Transporte (a nivel nacional) y los alcaldes municipales y distritales o los organismos que estos deleguen (a nivel distrital y municipal). En razón de lo anterior, las actividades de inspección, vigilancia y control serán de competencia exclusiva de dichas autoridades, de acuerdo con los alcances de su propia jurisdicción.

Sumado a ello, el artículo 2.2.1.7.14.2 del Decreto 1074 de 2015, modificado por el Decreto 1595 de 2015, ordena que “*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*” (entre estos los taxímetros), y por lo tanto, estos instrumentos deben acogerse a lo dispuesto en la Sección 14 del Capítulo 7 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 de mencionado decreto, así como a los reglamentos técnicos metrológicos que para tal efecto expida la Superintendencia de Industria y Comercio, quien funge como autoridad nacional en materia metrológica, o a las recomendaciones de la OIML.

De acuerdo con lo anterior, y de conformidad con el artículo 2.2.1.7.14.3 de la misma norma, se definen los instrumentos de medición que deben someterse al control establecido en dicha sección, entre esos aquellos que son empleados para “[...] Realizar transacciones comerciales





o *determinar el precio de servicios*”, como es el caso del servicio de transporte público prestado a la ciudadanía en general a través del servicio de taxi.

Para garantizar la calidad en la medición de los instrumentos, en este caso de los taxímetros, el artículo 2.2.1.7.14.4 menciona que los instrumentos de medición que se produzcan, importen o se utilicen en el territorio nacional deben garantizar su viabilidad en dos momentos de su vida útil: Previo a su adquisición (instrumentos nuevos) y durante su uso en las actividades descritas en los párrafos anteriores (instrumentos en servicio). Específicamente, la demostración de la conformidad del instrumento se dará de la siguiente manera;

- Para instrumentos nuevos: “[...] 3.3.1.1 *Evaluación de la conformidad. Previo a la importación o puesta en circulación, si es elaborado en el país, el importador o productor de un instrumento de medición deberá demostrar su conformidad con el reglamento técnico metrológico que para el efecto expida la Superintendencia de Industria y Comercio, en concordancia con lo establecido en la Sección 9 del presente capítulo o, en su defecto, demostrar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Recomendación de la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML) que corresponda.*”

*Los instrumentos de medición sujetos a control metrológico que no demuestren su conformidad con el reglamento técnico metrológico respectivo, no podrán ser importados o puestos en circulación [...].”*

- Para instrumentos en servicio: “[...] 3.3.1.2. *Instrumentos de medición en servicio. Toda persona que use o mantenga un instrumento de medición que sea usado en cualquiera de las actividades relacionadas en el presente capítulo será responsable del buen funcionamiento y de la conservación del instrumento de medición, en cuanto a sus características metrológicas obligatorias y a la confiabilidad de sus mediciones, así como del cumplimiento del reglamento técnico metrológico correspondiente. Igualmente, deberá permitir la realización de las verificaciones periódicas establecidas en el reglamento técnico o las que se hagan después de una reparación o modificación del instrumento, a su costa, permitiendo el acceso al instrumento de medición y a los documentos pertinentes.*”

Expuesto lo anterior, es posible encontrar múltiples manifestaciones de orden municipal a lo largo del país, que tienen como finalidad reglamentar las características, obligaciones y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte público terrestre a través de taxi. Así, debido a la autonomía con la que cuentan las autoridades territoriales de tránsito y transporte territorial, puede adoptar diversas estrategias para garantizar la calidad en la prestación del servicio. En cuanto al uso específico del taxímetro como instrumento de medición empleado en la liquidación de tarifas por prestación del servicio, a continuación se listan algunos casos a manera de ilustración:

- **Barranquilla:** Decreto 312 de 2014 “*Por medio del cual se ordena la realización de un censo físico del parque automotor de vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi matriculados en el distrito especial, industrial y portuario de Barranquilla, se implementa el uso del taxímetro y se dictan otras disposiciones*”. En su artículo 5 establece la implantación del uso del taxímetro





en los vehículos que prestan el “*Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros tipo taxi*” como instrumento de medición y determinación del valor por pagar por un servicio de transporte, de acuerdo a la tarifa vigente autorizada y como mecanismo para identificar los documentos que sustentan la operación de los vehículos en la vía. Así mismo, el artículo 8 encomendó las actividades de inspección, vigilancia y control de las obligaciones mencionadas en la norma, en la Secretaría Distrital de Movilidad y en la Policía especializada de Tránsito.

De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto anteriormente referenciado, la Secretaría de Movilidad de Barranquilla expidió la Resolución 10 de 2015 “*Por la cual se reglamenta la implementación del uso del taxímetro activo, se adopta y habilita la plataforma tecnológica para el control al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el distrito especial, industrial y portuario de Barranquilla y se dictan otras disposiciones*”. En este caso, a partir de los Capítulos 3 y 4, que se refieren al taxímetro activo y al control metrológico, respectivamente, se establecen las características técnicas y las condiciones metrológicas que debe garantizar el instrumento, para lo cual se dispone una infraestructura de calidad compuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad, los Centros de Diagnóstico Automotor, el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia, así como organismos independientes facultados por la misma Secretaría para ejercer como entes autorizados para la realización de pruebas de verificación metrológica. Toda la información requerida se administra mediante la plataforma PGTPI<sup>7</sup>.

- **Bogotá:** Decreto 167 de 1998 “*Por el cual se establece el sistema de liquidación por unidades y se fijan tarifas para los vehículos tipo taxi con taxímetros*”. Con base en el Decreto Nacional 1344 de 1970, que dispuso la obligatoriedad en el uso del taxímetro como un mecanismo necesario para la liquidación del precio de servicio de transporte público individual de taxi, a partir del año 1998 se implementó el sistema de liquidación por unidades, para lo cual resultaba imprescindible contar con un taxímetro debidamente ajustado al sistema de unidades necesario, y dispuesto en el vehículo bajo unas condiciones previamente establecidas. Así mismo, se fijó un tiempo perentorio de transición al nuevo sistema de cobro y se fijaron las multas y sanciones relacionadas con el no-porte de taxímetros, el porte de taxímetros dañados, fuera de funcionamiento o con sellos de seguridad rotos.

Posteriormente, mediante 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*”, se establecieron los requisitos en cuanto a la documentación exigible y las obligaciones de los talleres de servicio de taxímetros. Lo anterior, sumado a lo dispuesto en el Decreto Distrital 202 de 1999, y en el cual se delegó la responsabilidad del correcto funcionamiento de los taxímetros instalados en vehículos de transporte, a las empresas de transporte que se encuentre vinculadas, para lo cual “*dichas empresas deberán seleccionar a quienes*

<sup>7</sup> “**Artículo 2.- Glosario de términos.** [...] e) **PGTPI:** Plataforma Tecnológica de Gestión del Control al Transporte Público Individual de Pasajeros.”



*calibren los taxímetros y vigilar los cambios que se produzcan en la identificación de los mismos”.*

En este caso, si bien se estableció un mecanismo de control de calidad de los instrumentos de medición mediante el otorgamiento y sellado con calcomanías, y se definió (en el Decreto mencionado con anterioridad) un sistema de unidades y de conversión a moneda local, del precio de prestación del servicio de transporte público en taxi, no se refieren unas condiciones metrológicas precisas de operación de este tipo de instrumentos, ni de los talleres autorizados para el ajuste técnico de los instrumentos (que fueron diseñados por la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá).

De esta manera, mediante la Resolución 4350 de 1998 “*Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto*” se resolvió la metodología a emplear durante los años siguientes, para ajustar la tabla tarifaria<sup>8</sup> por unidades, manteniendo las condiciones establecidas previamente en los taxímetros.

En años recientes, a través del Decreto Nacional 2297 de 2015<sup>9</sup> y la Resolución 2163 de 2016<sup>10</sup> del Ministerio de Transporte, y a nivel distrital con los Decretos 456 y 568 de 2017, se diseñó un nuevo esquema de reglamentación de plataformas tecnológicas utilizables en la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico y/o de lujo. No obstante, su implementación se encuentra suspendida hasta tanto el Consejo de Estado resuelva la demanda sobre la legalidad de la mencionada Resolución 2163 de 2016 “*o hasta que el Ministerio de Transporte expida la Resolución que derogue el acto demandado con el lleno de los requisitos legales*”.<sup>11</sup>

- **Ibagué:** Decreto 326 de 1999 “*Por medio del cual se ordena la implementación del taxímetro electrónico en los vehículos de transporte público individual tipo taxi y se adoptan otras disposiciones*”. Mediante el mencionado Decreto, se reglamentó el uso del Taxímetro Electrónico en vehículos de transporte público individual de pasajeros tipo taxi, como instrumento de medición y de determinación del valor a pagar por los servicios de transporte prestados, conforme a la tarifa autorizada. Para garantizar el aseguramiento en la calidad de las mediciones, se dispuso que todo instrumento de este tipo debía certificar la aprobación de las pruebas o ensayos que la Norma Técnica

<sup>8</sup> Resolución 150 de 1998 “*Por la cual se reglamenta la tabla informativa de valores por unidades e identificación del conductor y vehículo, para automotores clase taxi*”

<sup>9</sup> Decreto 2297 de 2015 “*Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 3, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo*”.

<sup>10</sup> Resolución 2163 de 2016 “*Por la cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se dictan otras disposiciones*”.

<sup>11</sup> Bogotá D.C., Secretaría Distrital de Movilidad, disponible en: [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas\\_frecuentes/cuales\\_son\\_las\\_normas\\_que\\_fundamentan\\_la\\_implementacion\\_de\\_plataformas](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/preguntas_frecuentes/cuales_son_las_normas_que_fundamentan_la_implementacion_de_plataformas) (visto el 9 de junio de 2020)



Colombiana NTC-3679. Así mismo, se implementó el uso de estampillas y calcomanías como evidencia del cumplimiento del instrumento. En cuanto al control de las actividades de comercialización, instalación, calibración, mantenimiento y garantía de estos dispositivos, en el artículo 6 de la norma en cuestión, se delegó la responsabilidad de reglamentar las características y condiciones en las que se debían prestar estos servicios, en la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Ibagué.

Si bien fue necesario realizar ciertas aclaraciones a la normatividad que se ha desarrollado en la ciudad de Ibagué<sup>12</sup>, hasta el año 2019, mediante el Decreto 1568, se fijó la más reciente actualización en las tarifas autorizadas por prestación del servicio sin que se hiciese mención a nuevas tecnologías, o cambios en los criterios de aseguramiento en la calidad de las mediciones vigentes desde años atrás en el municipio.

- **Santa Marta:** Decreto 175 de 2017 *“Por medio del cual se implementa el uso del taxímetro electrónico como unidad de medida”*. Con base en esta reglamentación, y acogiendo las disposiciones generales del Código Nacional de Tránsito, se dispuso la obligatoriedad en la instalación de taxímetros electrónicos como unidad de medida para la liquidación de la tarifa de los servicios prestados, tal como han referido las normatividades de otros municipios.

No obstante, mediante la actualización de tarifas que se llevó a cabo con el Decreto 473 de 2019, en su artículo 8 se determinó explícitamente la prohibición del uso de plataformas tecnológicas para el cobro de servicios de taxi.

Finalmente, y con el marco normativo establecido, es posible inferir la relevancia de un control adecuado a instrumentos que pueden afectar el interés propio del consumidor, en adición a los aspectos positivos de vincularse a organismos internacionales y adoptar las medidas necesarias para garantizar un mayor nivel de competitividad y seguridad en los bienes y servicios prestados, tanto a nivel nacional como internacional.

## **B. REGLAMENTO TÉCNICO METROLÓGICO APLICABLE A TAXÍMETROS**

Teniendo en cuenta la coyuntura en la que viene desenvolviéndose el país durante la última década, en donde ha primado el interés en la armonización de la regulación de carácter técnico aplicada conforme a los parámetros implementados a nivel internacional, con el fin de contar con sistemas regulatorios más eficientes consistentes con las necesidades identificadas internacionalmente, surge la necesidad de adoptar medidas para proteger los intereses de los consumidores con base en parámetros internacionalmente reconocidos.

Es por lo anterior que, con el amparo legal del proceso de vinculación del país a un organismo internacional de amplio reconocimiento y credibilidad, mediante las facultades conferidas a la Superintendencia de Industria y Comercio a través de los Decretos 4886 de 2011 y 1595 de 2015, y tomando como soporte las recomendaciones de carácter técnico y legal que fueron

---

<sup>12</sup> Decreto 1477 de 2000 *“Por medio del cual se modifica y aclara el alcance e interpretación del Art. 17 del Decreto 326 de 1999”*.



concluidas desde el Subcomité Técnico TC 7/SC 4<sup>13</sup> de la OIML, la Entidad expidió el reglamento técnico contenido en la Resolución 88918 de 2017, fundamentado en los intereses en materia de protección al consumidor, innovación metrológica y política pública, aplicable a los taxímetros tal como fueron definidos en la recomendación OIML R-21 y en apartes específicos de la Norma Técnica Colombiana NTC 3679:2013 “*Taxímetros electrónicos*”.

Para tal efecto, y de conformidad con las referencias técnicas empleadas en la construcción del instrumento normativo, en el reglamento técnico se determinó que el alcance adecuado de los instrumentos sujetos a control metrológico estaría limitado a “*taxímetros electrónicos que se utilizarán para liquidar el precio del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi en el nivel básico, según la definición establecida en el artículo 2 del Decreto 2297 de 2015 que modificó el artículo 2.2.1.3.3 del Decreto Único 1079 de 2015 del Sector Transporte*”.

Específicamente, y empleando los recursos normativos existentes y luego de una revisión, se logró determinar que aquellos instrumentos descritos en la recomendación R-21, se registran como importación bajo la siguiente subpartida arancelaria:

<b>Partida No.</b>	<b>Descripción arancelaria</b>	<b>Productos</b>
9029.10.10.00	Taxímetros.	Taxímetros

En todo caso, el mismo reglamento aclara que si los instrumentos diseñados para la liquidación de la tarifa por servicio de transporte ingresan bajo una subpartida arancelaria diferente a las señaladas en precedencia, están igualmente sometidos al cumplimiento de la Resolución 88918 de 2017.

Por otra parte, se exceptuaron del control i) aquellos instrumentos que fueron ingresados al país bajo las mencionadas partidas arancelarias y no sean taxímetros y, ii) los taxímetros de funcionamiento mecánico.

De esta manera es posible afirmar que, tal como se define explícitamente en el reglamento técnico, el objetivo de la regulación es “*asegurar la calidad de las mediciones que proveen este tipo de instrumentos, en aras de generar credibilidad y confianza a los usuarios del servicio público de taxi, frente a la precisión y exactitud con que se liquida la tarifa a pagar en términos de tiempo y distancia por un viaje o recorrido en taxi*”. En atención a tal objetivo, mediante la incorporación de nuevos y más altos estándares en la regulación metrológica, y con base en la evidencia obtenida a partir de la investigación académica y el rigor técnico de organismos internacionales, se lograría armonizar la normatividad del país con las recomendaciones de la OIML. Adicionalmente, esto permite generar una herramienta legal adecuada para aplicar controles y seguimientos al estado de los instrumentos potencialmente sujetos a verificación.

<sup>13</sup> La recomendación OIML R 021 edición 2007 “*fue desarrollada por el Subcomité Técnico de la OIML TC 7/SC 4 Instrumentos de medición para tráfico en carretera. Fue aprobada para su publicación definitiva por el Comité Internacional de Metrología Legal en 2007 y se presentó a la Conferencia Internacional de Metrología Legal en 2018 para su sanción formal.*”





## 5. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

Si bien es claro que los motivos que impulsaron la expedición del reglamento técnico han perdurado en los 24 meses de vigencia de la regulación, se ha identificado una barrera en la implementación del reglamento técnico metrológico contenido en la Resolución 88918 de 2017, por cuenta de las facultades y autonomía de las administraciones municipales para formular estrategias, requisitos, obligaciones y, en general, para reglamentar lo correspondiente al servicio de transporte público en su jurisdicción, hecho que impone limitaciones al accionar de la Superintendencia de Industria y Comercio en cuanto a control metrológico de taxímetros se refiere.

En este sentido, y tal como se expuso en el apartado del marco normativo, las autoridades de tránsito de nivel municipal y/o distrital se encuentran facultadas para adoptar las medidas que consideren pertinentes para atender sus necesidades en materia de tránsito y transporte, entre estas la reglamentación necesaria para la prestación del servicio de transporte público individual de taxi y los elementos necesarios para garantizar que este servicio se presente bajo parámetros de calidad definidos por cada administración. De esta manera, los requisitos exigidos mediante el reglamento técnico a este tipo de instrumentos surgen como un requisito normativo complementario para garantizar la calidad de las mediciones, y están sujetos a las estrategias de aplicación que las autoridades de tránsito territoriales identifiquen como convenientes.

En razón a este factor de aplicación discrecional, no se han dado en el mercado los elementos necesarios para implementar el reglamento técnico, y hacerlo exigible a los fabricantes, importadores, comercializadores y reparadores de taxímetros, así como a los titulares de estos instrumentos de medición utilizados en la prestación del servicio de transporte en taxi. En específico, por cuenta del problema estructural identificado inicialmente, no se ha generado un incentivo adecuado para el desarrollo de un esquema de validación de calidad en este tipo de instrumentos, lo que ha generado múltiples problemas subyacentes, tales como:

1. En el caso específico de instrumentos nuevos, a la fecha y de acuerdo con la información suministrada por la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), no se encuentran registros de importaciones de taxímetros que, de acuerdo con sus características, estén en la obligación de acogerse a lo que dispone el reglamento técnico metrológico objeto de estudio. Sin embargo, debido a que aún existe un mercado de vehículos de transporte individual tipo taxi, se entiende que existe una demanda de dispositivos electrónicos para liquidar tarifas, que se satisface con base en una producción nacional artesanal.
2. A la fecha de elaboración del presente documento y de acuerdo con la información de consulta pública, identificable a través del directorio oficial de acreditación de la página web del ONAC, no existe ningún Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) que haya adelantado el correspondiente procedimiento de acreditación para certificar las actividades de instalación y reparación, ni para realizar verificación metrológica de taxímetros en el país.

Igualmente, consultado el Registro de Productores, Importadores y Prestadores de Servicios sometidos a reglamentos técnicos de competencia de la Superintendencia





de Industria y Comercio, así como el Sistema de Información de Certificados de Conformidad – SICERCO, a la fecha no se tiene registro de talleres de instalación / reparación certificados por organismos de certificación acreditados por el ONAC con alcance al reglamento técnico metrológico de taxímetros. En razón a ello, tampoco es posible llevar a cabo actividades de control metrológico a los prestadores de servicios de reparación, debido a la inexistencia de organismos debidamente acreditados que puedan certificar las actividades y servicios que estos prestan.

De esta manera, no ha sido posible identificar establecimientos comerciales dedicados a dichas actividades bajo las condiciones señaladas en el reglamento técnico, esto es, talleres de instalación y/o reparación, y organismos de verificación metrológica acreditados, hecho que afecta el control metrológico de los instrumentos en servicio.

Por lo expuesto, el reglamento técnico vigente cuenta con claras limitaciones en su implementación, tanto en la etapa de verificación metrológica de instrumentos nuevos, como en la correspondiente a taxímetros en servicio. Es por eso que, con el presente ejercicio se pretende identificar, exponer, someter a comentarios y evaluar directamente algunas de las alternativas que se pudiesen considerar como posibles soluciones a los inconvenientes de carácter técnico-administrativo presentados anteriormente, y que contribuirían a homogeneizar de manera adecuada las disposiciones vigentes en los distintos niveles de gobierno, de manera que se protejan los intereses legítimos de todos los consumidores, sin agravar o sobrecargar en término de costos a quienes deben dar cumplimiento a la normatividad.

Finalmente, a partir de las alternativas a evaluar, se revisarán las condiciones o características de los instrumentos de medición a partir de las normas técnicas emitidas por el ICONTEC, de manera que se analice, desde la metrología legal, la procedencia de incluir nuevas disposiciones o exigencias de carácter mandatorio que faciliten el acceso de población en condición de discapacidad al goce de este tipo de servicios<sup>14</sup>, o si corresponde desarrollar otro tipo de instrumentos regulatorios o no regulatorio según, los recursos administrativos que a la fecha hayan podido identificarse.

---

<sup>14</sup> En fallo proferido en primera instancia por el Tribunal Administrativo de Santander en el proceso N°2017 – 01311 se decidió *“Exhortar al Ministerio de Transporte –como miembro del Comité 027 de “Accesibilidad al Medio Físico” del ICONTEC- y a la Superintendencia de Industria y Comercio –como autoridad competente para expedir reglamentos técnicos para servicios sujetos a control metrológico- para que estudien la posibilidad de promover la implementación de herramientas tecnológicas para el funcionamiento de taxímetros de lectura de voz en el país.”*

## 6. BIBLIOGRAFÍA

Banco Interamericano de Desarrollo. (2016). *El Sistema Nacional de Calidad en Colombia - Un análisis cualitativo del Desarrollo del Sistema*.

Congreso de Colombia. (1996). Ley 336 de 1996 “*por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*”.

Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES. (2019). *Política nacional de laboratorios: prioridades para mejorar el cumplimiento de estándares de calidad*.

Gallego, J. M., & Gutiérrez, L. H. (2016). *El Sistema Nacional de Calidad en Colombia - Un análisis cualitativo del desarrollo del sistema*. Banco Interamericano de Desarrollo - Universidad del Rosario.

Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación. (2013). NTC 3679:2013 “*Taxímetros electrónicos*”.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2015). Decreto 1074 de 2015 “*por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo*”.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2015). Decreto 1595 de 2015 “*por el cual se dictan normas relativas al Subsistema Nacional de la Calidad y se modifica el Capítulo VII y la Sección 1 del Capítulo VIII del Título I de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, Decreto número 1074 de 2015, y se dictan otras disposiciones*”.

Ministerio de Transporte. (2015). Decreto 348 de 2015 “*por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones*”.

Ministerio de Transporte. (2015). Decreto 1079 de 2015 “*por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*”.

Organización Internacional de Metrología Legal. (1955). *Convención para Constituir una Organización Internacional de Metrología Legal*.

Organización Internacional de Metrología Legal. (2007). Recomendación R-21 “*Taximeters*”.

Organización Internacional de Metrología Legal. (2011). Basic publication - OIML B 15. 1-8.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (1999). *Regulatory reform and international standardisation*.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2014). *Estudio de la OCDE sobre la política regulatoria en Colombia. Más allá de la simplificación administrativa*.



Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2016). *International Regulatory Co-operation and International Organisations - The Case of the International Organization of Legal Metrology (OIML)*.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (2016). *OECD Reviews of Regulatory Reform. Colombia – Guía metodológica de Análisis de Impacto Normativo*.

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, Organización Internacional de Metrología Legal. (2016). *“International Regulatory Co-operation and International Organisations: The Case of the International Organization of Legal Metrology (OIML)”*.

Rama legislativa del Poder Público. (2002). Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*.

Rama legislativa del Poder Público. (2010). Ley 1383 de 2010 *“por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”*.

Sanetra, C., & Marbán, R. M. (2007). *Enfrentando el desafío global de la calidad: Una infraestructura nacional de la calidad*. Physikalisch-Technische Bundesanstalt.

Superintendencia de Industria y Comercio. (2017). Resolución 88918 de 2017 *“Por la cual se adiciona el Capítulo Octavo en el Título VI de la Circular Única y se reglamenta el control metrológico aplicable a taxímetros electrónicos”*.