



Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

RE-316 Decreto 768 de 2020

1 mensaje

Diego Felipe Younes Medina <dyounes@procuraduria.gov.co>


16 de julio de 2020, 16:02

Para: Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

Alejandra,

El último. Saludos y feliz puente.

Diego

 **RE-316 Decreto 768 de 2020 para firma del Procurador.pdf**
472K



Bogotá, D.C.,

Honorables
MAGISTRADOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL
E. S. D.

Ref.: Revisión de constitucionalidad del Decreto Legislativo No. 768 de 2020, “[p]or el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”.
Magistrada Ponente: JOSÉ FERNANDO REYES CUARTAS
Expediente RE-316
Concepto No.

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 242, numeral 2, y 278, numeral 5, de la Constitución Política, rindo concepto en relación con el Decreto Legislativo 768 de 2020, “[p]or el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”, expedido por el Gobierno Nacional con fundamento en el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020, mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional.

1. Norma objeto de control

Se transcribe el Decreto 768 de 2020, tal y como fue publicado en el Diario Oficial 51.330 de 2020:

MINISTERIO DE TRANSPORTE
DECRETO LEGISLATIVO NÚMERO 768 de 30 de mayo de 2020

Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En ejercicio de las atribuciones que le confieren el artículo 215 de la Constitución Política, en concordancia con la Ley 137 de 1994, y en desarrollo de lo previsto en el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020, "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional", y

CONSIDERANDO

Que en los términos del artículo 215 de la Constitución Política, el presidente de la República, con la firma de todos los ministros, en caso de que sobrevengan hechos distintos de los previstos en los artículos 212 y 213 de la Constitución Política que perturben o amenacen perturbar en forma grave e inminente el orden económico, social y ecológico del país, o que constituyan grave calamidad pública, podrá declarar el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica.

Que según la misma norma constitucional, una vez declarado el estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica el presidente, con la firma de todos los ministros, podrá dictar decretos con fuerza de ley destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.

Que estos decretos deberán referirse a materias que tengan relación directa y específica con el estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, y podrán, en forma transitoria, establecer nuevos tributos o modificarlos existentes.



Que el 6 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y de la Protección Social dio a conocer el primer caso de brote de enfermedad por Coronavirus COVID-19 en el territorio nacional.

Que el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud - OMS declaró el actual brote de enfermedad por Coronavirus - COVID-19 como una pandemia, esencialmente por la velocidad de su propagación y la escala de transmisión, toda vez que al 11 de marzo de 2020 a la OMS se habían notificado cerca de 125.000 casos de contagio en 118 países y que a lo largo de esas últimas dos semanas el número de casos notificados fuera de la República Popular China se había multiplicado en trece (13) veces, mientras que el número de países afectados se había triplicado, por lo que instó a los países a tomar acciones urgentes.

Que mediante la Resolución 380 del 10 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social adoptó, entre otras, medidas preventivas sanitarias de aislamiento y cuarentena de las personas que, a partir de la entrada en vigencia de la precitada resolución, arribaran a Colombia desde la República Popular China, Francia, Italia y España.

Que mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, el ministro de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria por causa del nuevo Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020 y, en virtud de esta, adoptó una serie de medidas con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y mitigar sus efectos.

Que mediante Resolución 844 del 26 de mayo de 2020, el ministro de Salud y Protección social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, prorrogó el Estado de Emergencia sanitaria por causa del nuevo Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 31 de agosto de 2020 y, en virtud de esta, modificó el artículo 2 de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, modificada por la Resolución 407 y 450 de 2020, adoptando una serie de medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación Coronavirus COVID-19 y mitigar sus efectos.

Que al 17 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y Protección Social había reportado que en el país se presentaban 75 casos de personas infectadas con el Coronavirus COVID-19 y 0 fallecidos, cifra que ha venido creciendo a nivel país de la siguiente manera: 102 personas contagiadas al 18 de marzo de 2020; 108 personas contagiadas al día 19 de marzo de 2020; 145 personas contagiadas al día 20 de marzo de 2020, 196 personas contagiadas al día 21 de marzo de 2020, 235 personas contagiadas al 22 de marzo de 2020, 306 personas contagiadas al 23 de marzo de 2020; 378 personas contagiadas al día 24 de marzo de 2020; 470 personas contagiadas al día 25 de marzo de 2020, 491 personas contagiadas al día 26 de marzo de 2020, 539 personas contagiadas al día 27 de marzo de 2020, 608 personas contagiadas al 28 de marzo de 2020, 702 personas contagiadas al 29 de marzo de 2020; 798 personas contagiadas al día 30 de marzo de 2020; 906 personas contagiadas al día 31 de marzo de 2020, 1.065 personas contagiadas al día 1 de abril de 2020, 1.161 personas contagiadas al día 2 de abril de 2020, 1.267 personas contagiadas al día 3 de abril de 2020, 1.406 personas contagiadas al día 4 de abril de 2020, 1.485 personas contagiadas al día 5 de abril de 2020, 579 personas contagiadas al día 6 de abril de 2020, 1.780 personas contagiadas al 7 de abril de 2020, 2.054 personas contagiadas al 8 de abril de 2020, 2.223 personas contagiadas al 9 de abril de 2020, 2.473 personas contagiadas al día 10 de abril de 2020, 2.709 personas



contagiadas al 11 de abril de 2020, 2.776 personas contagiadas al 12 de abril de 2020, 2.852 personas contagiadas al 13 de abril de 2020, 2.979 personas contagiadas al 14 de abril de 2020, 3.105 personas contagiadas al 15 de abril de 2020, 3.233 personas contagiadas al 16 de abril de 2020, 3.439 personas contagiadas al 17 de abril de 2020, 3.621 personas contagiadas al 18 de abril de 2020, 3.792 personas contagiadas al 19 de abril de 2020, 3.977 personas contagiadas al 20 de abril de 2020, 4.149 personas contagiadas al 21 de abril de 2020, 4.356 personas contagiadas al 22 de abril de 2020, 4.561 personas contagiadas al 23 de abril de 2020, 4.881 personas contagiadas al 24 de abril de 2020, 5.142 personas contagiadas al 25 de abril de 2020, 5.379 personas contagiadas al 26 de abril de 2020, 5.597 personas contagiadas el 27 de abril de 2020, 5.949 personas contagiadas al 28 de abril de 2020, 6.211 personas contagiadas al 29 de abril de 2020, 6.507 personas contagiadas al 30 de abril de 2020, 7.006 personas contagiadas al 1 de mayo de 2020, 7.285 personas contagiadas al 2 de mayo de 2020, 7.668 personas contagiadas al 3 de mayo de 2020, 7.973 personas contagiadas al 4 de Mayo de 2020, 8.613 personas contagiadas al 5 de mayo de 2020, 8.959 personas contagiadas al 6 de mayo de 2020, 9.456 personas contagiadas al 7 de mayo de 2020, 10.051 personas contagiadas al 8 de mayo de 2020, 10.495 personas contagiadas al 9 de mayo de 2020, 11.063 personas contagiadas al 10 de mayo de 2020, 11.613 personas contagiadas al 11 de mayo de 2020, 12.272 personas contagiadas al 12 de mayo de 2020, 12.930 personas contagiadas al 13 de mayo de 2020, 13.610 personas contagiadas al 14 de mayo de 2020, 14.216 personas contagiadas al 15 de mayo de 2020, 14.939 personas contagiadas al 16 de mayo de 2020, 15.574 personas contagiadas al 17 de mayo de 2020, 16.295 personas contagiadas al 18 de Mayo de 2020, 16.935 personas contagiadas al 19 de mayo de 2020, 17.687 personas contagiadas al 20 de mayo de 2020, 18.330 personas contagiadas al 21 de mayo de 2020, 19.131 personas contagiadas al 22 de mayo de 2020, 20.177 personas contagiadas al 23 de Mayo de 2020, 21.175 personas contagiadas al 24 de mayo de 2020, 21.981 personas contagiadas al 25 de mayo de 2020, 23.003 personas contagiadas al 26 de mayo de 2020, 24.104 al 27 de mayo de 2020, 25.366 personas contagiadas al 28 de mayo de 2020, 26.688 personas contagiadas al 29 de mayo de 2020 y ochocientos cincuenta y tres (853) fallecidos.

Que pese a las medidas adoptadas, el Ministerio de Salud y Protección Social (i) reportó el 10 de mayo de 2020 463 muertes y 11.063 casos confirmados en Colombia, distribuidos así: Bogotá D.C. (4.155), Cundinamarca (283), Antioquia (468), Valle del Cauca (1.331), Bolívar (679), Atlántico (970), Magdalena (271), Cesar (72), Norte de Santander (99), Santander (42), Cauca (47), Caldas (100), Risaralda (216), Quindío (67), Huila (178), Tolima (130), Meta (923), Casanare (21), San Andrés y Providencia (6), Nariño (296), Boyacá (67), Córdoba (39), Sucre 4) La Guajira (27), Chocó (28), Caquetá (16) y Amazonas (527); (ii) reportó el 11 de mayo de 2020 479 muertes y 11.613 casos confirmados en Colombia, distribuidos así: Bogotá D.C. (4.305), Cundinamarca (289), Antioquia (474), Valle del Cauca (1.367), Bolívar (742), Atlántico (1.022), Magdalena (284), Cesar (72), Norte de Santander (99), Santander (42), Cauca (51), Caldas (100), Risaralda (216), Quindío (71), Huila (179), Tolima (130), Meta (927), Casanare (1), San Andrés y Providencia (6), Nariño (306), Boyacá (77), Córdoba (39), Sucre (4) La Guajira (27), Chocó (28), Caquetá (16), Amazonas (718), Putumayo (1); y (iii) reportó el 29 de Mayo de 2020 853 muertes y 26.688 casos confirmados en Colombia, distribuidos así: Bogotá D.C. (9.162), Cundinamarca (765),



Antioquia (1.024), Valle del Cauca (3.083), Bolívar (2.845), Atlántico (3.424), Magdalena (568), Cesar (163), Norte de Santander (128), Santander (59), Cauca (91), Caldas (135), Risaralda (251), Quindío (107), Huila (247), Tolima (247), Meta (974), Casanare (34), San Andrés y Providencia (17), Nariño (946), Boyacá (190), Córdoba (110), Sucre (15), La Guajira (57), Chocó (196), Caquetá (24), Amazonas (1.799), Putumayo (8), Vaupés (11), Arauca (1), Guainía (6) y Vichada (1).

Que según la Organización Mundial de la Salud - OMS, se ha reportado la siguiente información: (i) en reporte número 57 de fecha 17 de marzo de 2020 a las 10:00 a.m. CET [central European Time Zone] señaló que se encuentran confirmados 179.111 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 7.426 fallecidos, (ii) en reporte número 62 de fecha 21 de marzo de 2020 a las 23:59 p.m. CET señaló que se encuentran confirmados 292.142 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 12.783 fallecidos, (iii) en reporte número 63 de fecha 23 de marzo de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 332.930 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 14.509 fallecidos, (iv) en el reporte número 79 de fecha 8 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET se encuentran confirmados 1.353.361 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 79.235 fallecidos, (v) en el reporte número 80 del 9 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.436.198 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 85.521 fallecidos, (vi) en el reporte número 81 del 10 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.521.252 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 92.798 fallecidos, (vii) en el reporte número 82 del 11 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.610.909 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 99.690 muertes, (viii) en el reporte número 83 del 12 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.696.588 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 105.952 fallecidos, (ix) en el reporte número 84 del 13 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.773.084 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 111.652 fallecidos, (x) en el reporte número 85 del 14 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.844.863 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 117.021 fallecidos, (xi) en el reporte número 86 del 15 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.914.916 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 123.010 fallecidos, (xii) en el reporte número 87 del 16 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST [Central European Summer Time] señaló que se encuentran confirmados 1.991.562 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 130.885 fallecidos, (xiii) en el reporte número 88 del 7 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.074.529 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 139.378 fallecidos, (xiv) en el reporte número 89 del 8 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.160.207 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 146.088 fallecidos, (xv) en el reporte número 90 del 19 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.241.778 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 152.551 fallecidos, (xvi) en el reporte número 91 del 20 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.314.621 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 157.847 fallecidos y (xvii) en el reporte número 92 del 21 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.397.217 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 162.956 fallecidos, (xviii) en el reporte número 93 del 22 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.471.136 casos del nuevo



coronavirus COVID-19 y 169.006 fallecidos, (xix) en el reporte número 94 del 23 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.544.792 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 175.694 fallecidos, (xx) en el reporte número 95 del 24 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.626.321 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 181.938 fallecidos, (xxi) en el reporte número 96 del 25 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.719.896 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 187.705 fallecidos, (xxii) en el reporte número 97 del 26 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.804.796 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 193.710 fallecidos, (xxiii) en el reporte número 98 del 27 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentren confirmados 2.878.196 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 198.668 fallecidos, (xxiv) en el reporte número 99 del 28 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 2.954.222 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 202.597 fallecidos, (xxv) en el reporte número 100 del 29 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.018.952 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 207.973 fallecidos, (xxvi) en el reporte número 101 del 30 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.090.445 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 217.769 fallecidos, (xxvii) en el reporte número 102 del 1 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.175.207 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 224.172 fallecidos, (xxviii) en el reporte número 103 del 2 de mayo de 2020 a las 3.267 .184 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 229.971 fallecidos, (xxix) en el reporte número 104 del 3 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.349.786 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 238.628 fallecidos, (xxx) en el reporte número 105 del 4 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.435.894 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 239.604 fallecidos, (xxxi) en el reporte número 106 del 5 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.517.345 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 243.401 fallecidos, (xxxii) en el reporte número 107 del 6 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.588.773 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 247.503 fallecidos, (xxxiii) en el reporte número 108 del 7 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.672.238 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 254.045 fallecidos, (xxxiv) en el reporte número 109 del 8 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.759.967 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 259.474 fallecidos, (xxxv) en el reporte número 110 del 9 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.855.788 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 265.862 fallecidos, (xxxvi) en el reporte número 111 del 10 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 3.917.366 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 274.361 fallecidos, (xxxvii) en el reporte número 112 del 11 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.006.257 casos el nuevo coronavirus COVID-19 y 278.892 fallecidos, (xxxviii) en el reporte número 113 del 12 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.088. 848 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 283.153 fallecidos, (xxxix) en el reporte número 114 del 13 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló



que se encuentran confirmados 4.170.424 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 287.399 fallecidos, (xi) en el reporte número 115 del 14 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.248.389 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 294.046 fallecidos, (xli) en el reporte número 116 del 15 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.338.658 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 297.119 fallecidos, (xlii) en el reporte número 117 del 16 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.425.485 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 302.059 fallecidos, (xliii) en el reporte número 118 del 17 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.525.497 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 307.395 fallecidos, (xliv) en el reporte número 119 del 18 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran 9onfirmados 4.618.821 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 311.847 fallecidos, (xlv) en el reporte número 120 del 19 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran 9onfirmados 4.731.458 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 316.169 fallecidos, (xlvi) en el reporte número 121 del 20 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.789.205 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 318.789 fallecidos, (xlvii) en el reporte número 122 del 21 de mayo de 2020 a las 10:00 a.m. CEST señaló que se encuentran confirmados 4.893.186 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 323.256 fallecidos, (xlviii) en el reporte número 123 del 22 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmadas 1.993.470 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 327.738 fallecidos, (xlix) en el reporte número 124 del 23 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmadas 5.103.006 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 333.401 fallecidos, (1) en el reporte número 125 del 24 de Mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmadas 5.204.508 casos del nuevo coronavirus dOVID-19 y 337.687 fallecidos, (li) en el reporte número 126 del 25 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmadas 5.304.772 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 342.029 fallecidos, (iii) en el reporte número 127 del 26 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmados 5.404.512 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 343.514 fallecidos, (liii) en el reporte número 128 del 27 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmados 5.488.825 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 349.095 fallecidos, (liv) en el reporte número 129 del de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmados 5.593.631 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 353.334 fallecidos, (lv) en el reporte número 130 del 29 de mayo de 2020 señaló que se encuentran confirmados 5.701.337 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 357.688 fallecidos.

Que según la Organización Mundial de la Salud - OMS (i) en reporte de fecha 10 de mayo de 2020 a las 19:00 GMT-5, - hora del Meridiano de Greenwich-, se encuentran confirmados 4.006.257 casos, 278.892 fallecidos y 215 países, áreas o territorios con casos del nuevo coronavirus COVID-19; (ii) en reporte de fecha 11 de mayo de 2020 a las 19:00 GMT-5, - hora del Meridiano de Greenwich-, se encuentran confirmados 4.088.848 casos, 283.153 fallecidos y 215 países, áreas o territorios con casos del nuevo coronavirus COVID-19; y (iii) en reporte de fecha 28 de mayo de 2020 a las 19:00 GMT-5, -hora del Meridiano de Greenwich-, se encuentran confirmados 5.71.337 casos, 357.688 fallecidos y 216 países, áreas o territorios casos del nuevo coronavirus COVID-19. Que mediante el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el



territorio nacional por el término de treinta (30) días calendario, con el fin de conjurar la grave calamidad pública que afecta al país por causa del nuevo Coronavirus COVID-19.

Que dentro de las medidas generales tenidas en cuenta en el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 para la declaratoria del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, se incluyeron las siguientes:

"Que los efectos económicos negativos a los habitantes del territorio nacional requieren de la atención a través de medidas extraordinarias referidas a condonar o aliviar las obligaciones de diferente naturaleza como tributarias, financieras, entre otras, que puedan verse afectadas en su cumplimiento de manera directa por efectos de la crisis;

[...]

Que con el objeto de garantizar la continuidad en la prestación de los servicios públicos será necesario adoptar medidas para hacerla más eficiente y garantizar la sostenibilidad de los procedimientos, costos y tarifas asociados, así como establecer mecanismos de priorización, ajuste y racionalización de los trámites y procesos, mitigando los impactos de la emergencia en la prestación del servicio y en la ejecución de proyectos de este sector."

Que el artículo 3 del Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 resolvió adoptar "[...] mediante decretos legislativos, además de las medidas anunciadas en la parte considerativa de este decreto, todas aquellas medidas adicionales necesarias para conjurar la crisis e impedir la tensión de sus efectos, así mismo dispondrá las operaciones presupuestales necesarias para llevarlas a cabo".

Que a pesar de que en virtud del Decreto 417 de 2020 se tomaron medidas para atender los efectos adversos generados a la actividad productiva, procurando el mantenimiento del empleo la economía, a la fecha se han presentado nuevas circunstancias, como es la necesidad de mantener el aislamiento social obligatorio y la imposibilidad de las empresas de continuar con su actividad comercial e industrial, y por tanto continuar cumpliendo con las obligaciones y compromisos adquiridos con sus empleados y otras causas, lo que ha generado una disminución significativa en la actividad económica del país.

Que el Fondo Monetario Internacional mediante Comunicado de Prensa 20/114 del 27 de marzo de 2020, publicó la "Declaración conjunta del Presidente del Comité Monetario y financiero Internacional y la Directora Gerente del Fondo Monetario Internacional", la cual expresa:

"[...] Estamos en una situación sin precedentes en la que una pandemia mundial se ha convertido en una crisis económica y financiera. Dada la interrupción repentina de la actividad económica, el producto mundial se contraerá en 2020. Los países miembros ya han tomado medidas extraordinarias para salvar vidas y salvaguardar la actividad económica. Pero es necesario hacer más. Se debe dar prioridad al apoyo fiscal focalizado para los hogares y las empresas vulnerables a fin de acelerar y afianzar la recuperación en 2021 [...]."

Que la Organización Internacional del Trabajo en el comunicado de fecha de 18 de marzo de 2020 sobre el "El COVID.:19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas", afirma que "[...] El Covid-19 tendrá una amplia repercusión en el mercado laboral. Más allá de la inquietud que provoca a corto plazo para la salud de los trabajadores y de sus familias, el virus y la consiguiente crisis económica repercutirán adversamente en el mundo del trabajo en tres aspectos fundamentales, a saber: 1) la cantidad de empleo (tanto en materia de desempleo como de subempleo); 2) la calidad del trabajo (con respecto a los salarios y el acceso a protección



social); y 3) los efectos en los grupos específicos más vulnerables frente a las consecuencias adversas en el mercado laboral [...]"

Que así mismo la Organización Internacional del Trabajo en el referido comunicado estima "[...] un aumento sustancial del desempleo y del subempleo como consecuencia del brote del virus. tenor de varios casos hipotéticos sobre los efectos del Covid-19 en el aumento del PIB a escala mundial [...], en varias estimaciones preliminares de la OIT se señala un aumento del desempleo mundial que oscila entre 5,3 millones (caso "más favorable") y 24,7 millones de personas (caso "más desfavorable"), con respecto a un valor de referencia de 188 millones de desempleados en 2019. Con arreglo al caso hipotético de incidencia "media", podría registrarse un aumento de 13 millones de desempleados (7,4 millones en los países de ingresos levados). Si bien esas estimaciones poseen un alto grado de incertidumbre, en todos los casos se pone de relieve un aumento sustancial del desempleo a escala mundial. A título comparativo, la crisis financiera mundial que se produjo en 2008-9 hizo aumentar el desempleo en 22 millones de personas."

Que en consecuencia, la Organización Internacional del Trabajo - OIT- en el citado comunicado insta a los Estados a adoptar medidas urgentes para (i) estimular la economía y el empleo, y (ii) sostener los puestos de trabajo y los ingresos, con el propósito de respetar los derechos laborales, mitigar los impactos negativos y lograr una recuperación rápida y sostenida.

Que el Centro de Investigación Económica y Social de Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo - FEDESARROLLO, estudió el impacto de la pandemia generada por el coronavirus COVID-19 en la economía colombiana mediante la editorial "Choque dual y posibles efectos sobre la economía colombiana" y afirmó:

"Los dos choques que actualmente sufre la economía mundial no tienen precedentes. El primero se relaciona con la expansión del virus COVID-19, que ha generado choques de oferta al interrumpir el flujo del comercio internacional y las cadenas globales de valor, así como choques de demanda, asociados a la disrupción de la actividad económica mundial producto de las medidas de contención adoptadas en cada país. El segundo, se encuentra asociado a la guerra petrolera entre Arabia Saudita y Rusia, consecuencia de un desacuerdo entre ambos países sobre un recorte de producción entre los países miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Estos choques han generado nerviosismo y estrés en los mercados financieros, situación que ha conducido a cambios en los flujos internacionales de capital y a depreciaciones de las tasas de cambio, especialmente en economías emergentes.

Frente a esto Colombia no ha sido la excepción. Las recientes estrategias adoptadas por el Gobierno nacional para afrontar la crisis han generado un trade-off entre las medidas sanitarias y económicas a adoptar con el fin de aplanar la curva de contagio en el país, que al cierre de este Tendencia se ubica en 470 personas. [...]

Tanto el COVID-19 como el desplome de los precios del petróleo generan choques de oferta y de demanda, y representan un riesgo para el crecimiento económico del país. Por el lado de la demanda, se espera que los dos choques afecten el consumo de los hogares, reduciendo su crecimiento a 1,0% real anual en el escenario medio (3,5 pps por debajo del escenario que teníamos en Prospectiva inicialmente - 4,5%). Este menor dinamismo del consumo privado se daría vía: i) una menor confianza del consumidor, y ii) un menor ingreso nacional debido a menores términos de intercambio. En el



mejor de los escenarios el consumo privado crecería 2,0%, mientras que en el pesimista se contraería el orden del 0, 1%.

Las variables comerciales también se verían afectadas negativamente. En el escenario medio, las exportaciones exhibirían una contracción de -5,5% (resultado 8,8 pps por debajo del escenario en Prospectiva - 3,3% -). obedeciendo a una desaceleración de las exportaciones de petróleo. De igual manera, la fuerte depreciación de la tasa de cambio ubicaría el crecimiento de las importaciones 15,8 pps por debajo del escenario estimado en Prospectiva (-9,1% vs +6,7% en Prospectiva). En línea con la desaceleración de las importaciones y la depreciación de la tasa de cambio, la importación de maquinaria y equipo también se vería afectada, dinámica que restaría al crecimiento de la inversión (-6,7%, en escenario medio vs. +4,3% en Prospectiva). En el escenario optimista el crecimiento de las exportaciones y las importaciones sería de -2,7% y - 6,1% respectivamente, mientras que en el pesimista podría observarse una contracción cercana al 9,1% y 10,5% respectivamente.

Dado el confinamiento para contener la propagación del COVID-19, la actividad productiva se ha estancado en algunos sectores, afectando principalmente a las actividades asociadas al comercio de bienes y servicios, el turismo y las industrias. El confinamiento obligatorio y la pérdida de empleos, especialmente en el sector informal, se traduce además en un choque de demanda, en donde los hogares reducen sus niveles de consumo. Este choque de demanda se agrava con la reducción en el ingreso disponible del país derivada de la caída en los precios internacionales del crudo, que profundiza la reducción del consumo público y privado. Esto último se vería reflejado en un menor dinamismo en sectores como el comercio, transporte, alojamiento y servicios de comida, actividades financieras, actividades de entrenamiento y la industria manufacturera.

[...] Estas medidas son necesarias en cuanto tienen como propósito proteger la mayor parte de la población colombiana durante las próximas semanas al atacar directamente el ritmo de propagación del virus y así aplanar la curva de contagio. No obstante, el cese de las actividades diarias trae consigo costos económicos no despreciables que afectan principalmente la generación de valor agregado del sector servicios e impulsan la destrucción de empleo (en especial comercio y transporte -17,7% de la economía colombiana- y otros sectores como el de actividades artísticas y de entretenimiento."

Que el artículo 2 de la Constitución Política prevé que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que mediante el Decreto 749 de 28 de mayo de 2020, el Gobierno Nacional ordenó el aislamiento preventivo obligatorio desde las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020, hasta las cero horas (0:00) del 1 de julio de 2020.

Que de conformidad con lo señalado en el artículo 3 del Decreto 749 de 28 de mayo de 2020, como excepción a la restricción a la libre circulación y para garantizar el derecho a la vida, a la salud en conexidad con la vida y la supervivencia, se permite el derecho de circulación a las personas para la realización de las siguientes actividades en las cuales el sector transporte e infraestructura tiene incidencia directa:

"[...]



6. La cadena de producción, abastecimiento, almacenamiento, transporte, comercialización y distribución de medicamentos, productos farmacéuticos, insumos, productos de limpieza, desinfección y aseo personal para hogares y hospitales, equipos y dispositivos de tecnologías en salud, al igual que el mantenimiento y soporte para garantizar la continua prestación de los servicios de salud.

El funcionamiento de establecimientos y locales comerciales para la comercialización de los medicamentos, productos farmacéuticos, insumos, equipos y dispositivos de tecnologías en salud.

7. Las actividades relacionadas con los servicios de emergencia, incluidas las emergencias veterinarias.

[...]

9. La cadena de producción, abastecimiento, almacenamiento, transporte, comercialización y distribución de: (i) insumos para producir bienes de primera necesidad; (ii) bienes de primera necesidad -alimentos, bebidas, medicamentos, dispositivos médicos, aseo, limpieza, y mercancías de ordinario consumo en la población-, (iii) reactivos de laboratorio, y (iv) alimentos, medicinas y demás productos para mascotas, así como los elementos y bienes necesarios para atender la emergencia sanitaria, así como la cadena de insumos relacionados con la producción de estos bienes.

10. La cadena de siembra, fumigación, cosecha, producción, empaque, embalaje, importación, exportación, transporte, almacenamiento, distribución y comercialización de: semillas, insumos y productos agrícolas, pesqueros, acuícolas, pecuarios y agroquímicos -fertilizantes, plaguicidas, fungicidas, herbicidas-, y alimentos para animales, mantenimiento de la sanidad animal, el funcionamiento de centros de procesamiento primario y secundario de alimentos, la operación de la infraestructura de comercialización, riego mayor y menor para el abastecimiento de agua poblacional y agrícola, y la asistencia técnica. Se garantizará la logística y el transporte de las anteriores actividades. Así mismo, las actividades de mantenimiento de embarcaciones y maquinaria agrícola o pesquera.

[...]

17. La ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la cadena de suministros de materiales e insumos relacionados con la ejecución de las mismas.

18. Las actividades del sector de la construcción, ejecución de obras civiles y la remodelación en inmuebles, así como el suministro de materiales e insumos exclusivamente destinados a la ejecución de las mismas.

25. El servicio de limpieza y aseo, incluido el doméstico y servicio de lavandería.

26. Las actividades necesarias para garantizar la operación, mantenimiento, almacenamiento y abastecimiento de la prestación de: (i) servicios públicos de acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, alumbrado público, aseo (recolección, transporte, aprovechamiento y disposición final, reciclaje, incluyendo los residuos biológicos o sanitarios) y recuperación de materiales; (ii) de la cadena logística de insumos, suministros para la producción, el abastecimiento, importación, exportación y suministro de hidrocarburos, combustibles líquidos, biocombustibles, gas natural, gas licuado de petróleo -GLP-, (iii) de la cadena logística de insumos, suministros para la producción, el abastecimiento, importación, exportación y suministro de minerales, así como la



operación y mantenimiento de minas, y (iv) ·el servicio de internet y telefonía.

[...]

29. El abastecimiento y distribución de bienes de primera necesidad - alimentos, bebidas, medicamentos, dispositivos médicos, aseo, limpieza, y mercancías de ordinario consumo en la población- en virtud de programas sociales del Estado y de personas privadas.

30. Las actividades del sector interreligioso relacionadas con los programas institucionales de emergencia, ayuda humanitaria, espiritual y psicológica.

31. La cadena de producción, abastecimiento, almacenamiento, reparación, mantenimiento, transporte y distribución de las industrias manufactureras.

32. Comercio al por mayor y al por menor, incluido el funcionamiento de centros comerciales y actividades inmobiliarias.

[...]

37. La cadena de producción, abastecimiento, almacenamiento, reparación, mantenimiento, transporte, comercialización y distribución de las manufacturas de (i) productos textiles, (ii) prendas de vestir, (iii) cueros y calzado, (iv) transformación de madera; (v) fabricación de papel, cartón y sus productos; y (vi) sustancias y productos químicos, (vii) metales, eléctricos, maquinaria y equipos. Todos los anteriores productos deberán comercializarse mediante plataformas de comercio electrónico o para entrega a domicilio.

[...]

42. Actividades profesionales, técnicas y de servicios en general."

Que de conformidad con lo consagrado en el artículo 1 del Decreto 539 de 13 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas de bioseguridad para mitigar, evitar la propagación y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19, en el marco del Estado de emergencia Económica, Social y Ecológica", "durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, el Ministerio de Salud y Protección Social será la entidad encargada de determinar y expedir los protocolos que sobre bioseguridad se requieran para todas las actividades económicas, sociales y sectores de la administración pública, para. mitigar, controlar, evitar la propagación y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19."

Que a la fecha debe tenerse en cuenta que mediante Resolución 0666 de 2020 expedida por el ministro de Salud y Protección Social se adoptó el protocolo general de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar el adecuado manejo de la pandemia del Coronavirus COVID-19, y específicamente, mediante la Resolución 0677 de 2020, expedida por ese mismo Ministerio, se adoptó el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID- 19 en el sector transporte, para prevenir, reducir la exposición y mitigar el riesgo de exposición y contagio por infección respiratoria aguda por el Coronavirus COVID-19; así como la resolución 679 de 2020 expedida por el mismo Ministerio, por la cual se adoptó el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID-19 en el sector de infraestructura de transporte.

Que el Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permitió el derecho de circulación de las personas y de las actividades consagradas en su artículo 3, por lo que es indispensable garantizar el Servicio público de transporte terrestre en todas sus modalidades, por lo cual es



necesario permitir que el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi sea ofrecido por cualquier medio, sin que sea restringido éste al ofrecimiento vía telefónica o plataformas tecnológicas.

Que permitir el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio constituye una medida que promueve el trabajo, dado que la oferta del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio contribuye a aumentar la movilización de 220.705 vehículos registrados para la prestación de este servicio en el territorio nacional, conforme las cifras que figuran en el Registro Nacional Automotor - RNA del Registro por tanto, a la actividad de los conductores de los ismos que dependen económicamente de esta actividad.

Que a diciembre 2019, según el Centro de Investigaciones Económica y Social de FEDESARROLLO, 1.197.663 personas en Colombia se dedican a la actividad de conducción de vehículos de transporte, incluyendo el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi. Razón por la cual facilitar su oferta a través de cualquier medio, contribuye a que las mismas dispongan de diferentes medios para la puesta a disposición de su servicio.

Que mediante estudio de abril de 2020 realizado por el Programa Colombia Científica del Ministerio de Educación Nacional, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, junto con la Alianza para la Economía Formal e Inclusiva -EFI-, se advirtió que los conductores de taxi, automóviles y camionetas representan un 4,0% de la población con mayor número de trabajadores en ocupaciones que se realizan sin un alto grado de interacción física - proximidad para realizar la ocupación.

Que permitir la oferta del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio facilita la oferta a la población en un cien por ciento (100%), ofreciéndose por completo el servicio público referido.

Que al permitir el ofrecimiento de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio, se generan ingresos y gastos para quienes dependen de esta actividad y, por ende, se impulsa dicho componente de la economía.

Que reactivada la prestación del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi con ofrecimiento a través de cualquier medio, implica el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social vigentes para la fecha, 1ps cuales son de obligatorio cumplimiento para prevenir el contagio del virus.

Que los numerales 26, 31, 32, 37 y 42 del artículo 3 del Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permiten el reinicio de diferentes actividades relacionadas con el sector transporte, por lo que es necesario reanudar paulatinamente los trámites y servicios ofrecidos por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito; en tanto estos trámites y servicios constituyen requisitos para el ejercicio de la actividad del transporte y la conducción de vehículos en condiciones de calidad y seguridad, actividades que en todo caso deberán llevarse a cabo en cumplimiento de condiciones estrictas de bioseguridad para sus trabajadores y para terceros, de conformidad con los protocolos de bioseguridad que para el efecto establezcan el Ministerio de Salud y Protección Social.

Que el parágrafo 1 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 establece que los Organismos de apoyo a las Autoridades de Tránsito son aquellas entidades públicas o privadas a las que mediante



delegación convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito.

Que el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013 identifica entre tales Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, y los de Diagnóstico Automotor.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 establece que los Centros Integrales de Atención son establecimientos en los cuales se presta el servicio de escuela y casa cárcel para la habilitación de los infractores a las normas de tránsito. Estos centros, entendidos como organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, pueden ser operados por el Estado o por entes privados.

Que permitir la actividad de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito contribuye a reactivar la economía y el empleo significativamente en el territorio nacional, en la medida que, según la Superintendencia de Transporte -con corte a 20 de mayo de 2020- entre los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, y los Diagnósticos Automotor, existen 1.621 organismos reportados como activos en el país, y generan 27.030 empleos.

Que teniendo en cuenta lo anterior, para contrarrestar los efectos económicos y sociales derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19, contribuir a la economía, y generación de empleo del país; es necesario permitir las actividades de los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito siempre y cuando cumplan (i) con las condiciones y protocolos de bioseguridad establecidos para el efecto y (ii) las indicaciones que para el efecto determinen las autoridades departamentales, distritales o municipales del respectivo territorio donde cada uno de éstos operen, en concordancia con el principio de autonomía territorial.

Que de conformidad con lo dispuesto en el numeral 17 del artículo 3 del Decreto 749 del 28 de mayo de 2020, las actividades de ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, incluyendo la cadena de suministros de materiales e insumos se encuentran dentro del grupo de situaciones excluidas del aislamiento obligatorio ordenado por el Gobierno nacional, lo cual implica que se han adelantado las acciones tendientes a reactivar de una manera gradual y segura los proyectos de infraestructura de transporte.

Que la reactivación de la infraestructura permite garantizar el servicio público de transporte y su infraestructura, en tanto resultan esenciales para la movilidad de quienes se encuentran exceptuados de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, especialmente para el abastecimiento de bienes de primera necesidad en el territorio nacional, y el desplazamiento de personas para la atención de las necesidades básicas de la población en materia de salud y alimentación.

Que la puesta en marcha de las obras de infraestructura permite repotenciar la economía en éste sector y el encadenamiento productivo al permitir nuevamente la realización de los trabajos asociados a los proyectos; para lo cual se requiere contar con ingresos que permitan financiar dichas obras.

Que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 dispone que los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura a cargo de la Nación son: (i) los que se apropien en el presupuesto Nacional y (ii) los que se cobren por uso de la infraestructura a los usuarios. De modo que se hace necesario contar con el recaudo de peajes con el fin de garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.



Que el sector de la infraestructura es relevante para el crecimiento económico y la productividad y que los peajes son un componente importante para la infraestructura vial, ya que son uno de los instrumentos de financiación para la construcción y mantenimiento de las carreteras, estando así relacionado con los sectores de construcción y uso de vías.

Que los proyectos del sector de la infraestructura de transporte permiten hacer frente a la disminución del Producto Interno Bruto - PIB y la necesidad de generar un mayor gasto para dinamizar la economía nacional en momentos de desaceleración; y por tanto, se hace necesario tomar medidas que permitan la recuperación del recaudo por el uso de la infraestructura, entre las que se encuentran el recaudo de peajes, para así lograr invertir esos recursos en el desarrollo de los 896 proyectos de infraestructura que se encuentran en ejecución, según cifras del Ministerio de Transporte a 26 de mayo de 2020.

Que el 15 de mayo de 2020, el Departamento Administrativo Nacional -DANE- presentó las cuentas nacionales de primer trimestre de 2020 y las cuentas revisadas de 2019, en las que los resultados del crecimiento del país y de los sectores evidenciaron el potencial crecimiento, importancia y participación en el crecimiento del país durante 2019, advirtiendo que el sector comercio y transporte crecieron un 4,8%.

Que las cuentas nacionales del DANE reportan que las actividades del subsector de transporte y almacenamiento se expandieron en 2019 a un ritmo de 4,2% anual, crecimiento que se explicó por un mejor comportamiento en todos sus subsectores, entre éstos, transporte terrestre (3,2%), almacenamiento y actividades complementarias al transporte (6,8%), y actividades de correo y de servicios de mensajería (7%), todo lo cual, da cuenta del encadenamiento productivo que representa el uso de la infraestructura.

Que las cuentas nacionales del DANE reportan un crecimiento de 10,7% en el subsector de construcción de carreteras, vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y otras obras de ingeniería civil obras civiles que pertenecen al sector construcción en el año 2019.

Que según los indicadores relacionados con infraestructura presentados por el DANE en mayo de 2020, los empleados del sector de construcción representaron el 6,8% del total de los empleados en Colombia en 2019.

Que el Banco de la República proyectó una tasa de crecimiento para 2020 de 3,3%, la cual, pagó a -4,5%, como consecuencia de la pandemia del nuevo Coronavirus COVID-19 y las medidas para prevenir, mitigarlo y hacer frente a ésta.

Que debido a la reapertura gradual del sector infraestructura, asociada a la reactivación de obras de infraestructura de transporte y su cadena de suministro e insumos, autorizada por el gobierno nacional mediante los Decretos 531, 593, 636, 689 y 749 de 2020, se generó un impacto positivo a nivel laboral al reactivar con corte a 22 de mayo de 2020 alrededor de 56.000 empleos relacionados con el sector de infraestructura de transporte a nivel nacional, según cifras del Ministerio de Transporte a 26 de mayo de 2020.

Que, para el caso de las vías no concesionadas, el Instituto Nacional de Vías -INVIAS- realiza la administración, operación y recaudo de 43 peajes ubicados en 13 Departamentos del territorio nacional de acuerdo con la siguiente distribución: Antioquia (4), Boyacá (4), Cauca (3), Caldas (1), Cesar (7), Córdoba (1), Cundinamarca (2), Guajira (1), Nariño (2), Risaralda (1), Santander (7), Tolima (1), y Valle Del Cauca (10).



Que con la reanudación del cobro de la tasa de peaje hasta el 31 de diciembre de 2020, la Suma que se estima recibir por parte del INVIAS es de \$813.678 millones, recursos que resultan indispensables para garantizar la construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 105 de 1993, así como, la operación de los peajes.

Que el Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permitió el derecho de circulación de las personas y actividades consagradas en su artículo 3, precepto que en los numerales 26, 31, 32, 37 y 42 amplía la actividad del sector transporte en el territorio nacional, y dada la necesidad de reactivar la economía y generar empleo en el país, es indispensable reactivar el cobro de peajes a los vehículos que transiten por el territorio nacional, así como la ejecución de esta actividad en cumplimiento de condiciones estrictas de bioseguridad para sus trabajadores y para los habitantes del país, de conformidad con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social, en aras de garantizar la salud, la movilidad y seguridad de quienes deban circular por las vías nacionales; al igual que lograr el mantenimiento y correcto estado de la infraestructura de transporte.

Que en virtud de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social se declaró el aislamiento preventivo obligatorio, el cual restringe las actividades económicas, productivas y sociales con el objeto de contener y mitigar el nuevo coronavirus COVID-19.

Que el artículo 13 del Decreto Legislativo 482 del 26 de marzo de 2020 "Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro de Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica" y el artículo 9 del Decreto Legislativo 569 del 15 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio [público de transporte dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica", el Gobierno nacional ordenó suspender las operaciones aéreas y el cobro de peajes durante el aislamiento preventivo obligatorio, con el objeto de (i) proteger la salud de los colombianos y (ii) y no afectar los costos de la cadena logística requerida para asegurar el abastecimiento de bienes, especialmente los alimentos de primera necesidad y medicamentos, cadena que se ve afectada por el desequilibrio en los volúmenes tradicionales de la oferta y demanda de carga derivada de las medidas de aislamiento.

Que con ocasión de la orden de suspender el cobro de tasas y de peajes durante el aislamiento preventivo obligatorio, es necesario adoptar medidas que permitan que en los contratos de concesión de los que trata el Estatuto General de Contratación Pública y en los esquemas de asociación público-privada de que trata la Ley 1508 de 2012, se pueda acordar una prórroga en tiempo que sumada, superen los límites previstos en la normatividad vigente. En mérito lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1. Transporte de pasajeros individual tipo taxi. *El servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi podrá ofrecerse por cualquier medio a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020. Servicio que habrá de ofrecerse en cumplimiento de los protocolos de bioseguridad establecidos para el efecto por el Ministerio de Salud y Protección Social.*

ARTÍCULO 2. Actividades de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito. *Permitir la actividad de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020, siempre y cuando cumplan con: (i)*



las condiciones y protocolos de bioseguridad establecidos para et efecto por el Ministerio de Salud y Protección Social y (ii) las indicaciones que para el efecto determinen las autoridades departamentales, distritales o municipales del respectivo territorio donde cada uno de éstos operen, en concordancia con et principio de autonomía territorial.

PARÁGRAFO. En los términos del presente artículo, los documentos de tránsito, incluyendo la licencia de conducción y el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, cuya vigencia expire, se entenderán prorrogados automáticamente durante el tiempo que duren suspendidos los referidos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, y hasta un mes (1) después de finalizada esta medida. Los tiempos que estén corriendo para la reducción de multa prevista en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, se suspenderán durante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio.

ARTÍCULO 3. Cobro de peajes. Activar el cobro de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020.

ARTÍCULO 4. Medidas en contratos de concesión. En los contratos de concesión de los que trata el Estatuto General de la Contratación Pública y en los esquemas de asociación publico privada de que trata la Ley 1508 de 2012, celebrados antes de la expedición de este Decreto Legislativo, las partes podrán acordar una prórroga en tiempo que sumada supere los límites previstos en la normatividad vigente, prórroga que se fundamentará exclusivamente en las medidas de no cobro de tasas y peajes adoptadas por parte del gobierno nacional.

ARTÍCULO 5. Vigencia El presente Decreto Legislativo rige a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., a los 30 días del mes de mayo de 2020

(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

LA MINISTRA DEL INTERIOR,

ALICIA VICTORIA ARANGO OLMOS

LA MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES,

CLAUDIA BLUM DE BARBERI

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA

LA MINISTRA DE JUSTICIA Y DEL DERECHO,

MARGARITA LEONOR CABELLO BLANCO

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL,

CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA

EL MINISTRO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL,

RODOLFO ENRIQUE ZEA NAVARRO

EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL,

FERNANDO RUIZ GÓMEZ

EL MINISTRO DEL TRABAJO,

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ

LA MINISTRA DE MINAS Y ENERGÍA,

MARÍA FERNANDA SUÁREZ LONDOÑO

EL MINISTRO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO,

JOSÉ MANUEL RESTREPO ABONDANO

LA MINISTRA DE EDUCACIÓN NACIONAL,

MARÍA VICTORIA ANGULO GONZÁLEZ

EL MINISTRO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE,

RICARDO JOSÉ LOZANO PICÓN

EL MINISTRO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO,

JONATHAN MALAGÓN GONZÁLEZ



LA MINISTRA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS
COMUNICACIONES,

KAREN ABUDINEN ABUCHAIBE

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

LA MINISTRA DE CULTURA,

CARMEN INÉS VÁSQUEZ CAMACHO

LA MINISTRA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

MABEL GISELA TORRES TORRES

EL MINISTRO DEL DEPORTE

ERNESTO LUCENA BARRERO

2. Antecedentes

El 30 de mayo de 2020, el Presidente de la República expidió el Decreto Legislativo 768, “[p]or el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”.

El 9 de junio de 2020, el despacho del Magistrado Sustanciador profirió auto con el que asumió el conocimiento del Decreto 768 de 2020, solicitó unas pruebas, ordenó fijar en lista el proceso y correr traslado al Procurador General de la Nación. El 8 de julio de 2020, el Ministerio Público recibió el expediente para rendir el concepto de rigor.

Así las cosas, el Procurador General de la Nación se pronunciará sobre la constitucionalidad del Decreto 768 de 2020, tanto en su aspecto formal como material.

3. Revisión formal del Decreto Legislativo 768 de 2020

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 215 Superior, la Ley estatutaria 137 de 1994 y lo manifestado por la Corte Constitucional¹, los decretos legislativos que se expiden en desarrollo del decreto que declara el Estado de Excepción, deben cumplir los siguientes **requisitos formales**: “(i) que hayan sido dictados y promulgados en desarrollo del decreto que declaró el respectivo estado de excepción, (ii) que lleven la firma del Presidente y de todos los Ministros del Despacho, (iii) que hayan sido emitidos dentro del término de vigencia del estado de emergencia fijado en el decreto declaratorio, y (iv) que cuenten con unas motivaciones, las cuales sirvan de razones o causas que condujeron y justifican su expedición”.

En tal virtud, la Procuraduría constata que el Decreto 768 reúne el cumplimiento de **los requisitos formales**, por las razones que pasan a ser explicadas a continuación.

(i) En primer lugar, se evidencia que el mismo fue expedido por el Presidente de la República, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, así como en

1 Corte Constitucional, sentencia C-434 de 2017, M.P. Diana Fajardo Rivera.



desarrollo de lo previsto en el Decreto 637 de 2020, mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional.

(ii) El Decreto Legislativo cumple con el **requisito de suscripción**, pues está firmado por el Presidente de la República y todos sus Ministros del Despacho (18), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 215 de la Constitución.

(iii) En cuanto al requisito de **temporalidad**, el Ministerio Público constata que el Decreto 768 de 2020 fue expedido el 30 de mayo de 2020 y publicado en el Diario Oficial No. 51.330 de la misma fecha, es decir, dentro del término de vigencia del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica que se declaró por treinta (30) días calendario, mediante el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020, y que finalizó el 4 de junio de 2020.

(iv) Finalmente, en cuanto a la **motivación expresa**, el Ministerio Público evidencia que el Decreto 768 de 2020 contiene las razones que justifican la adopción de medidas en materia de servicio público de transporte y su infraestructura, por lo que en este punto del análisis no es necesario estudiar la suficiencia de la motivación.

Adicionalmente, la Procuraduría advierte un elemento que, si bien no ostenta la calidad de requisito formal de validez de los decretos legislativos, se cumple en el siguiente caso; y es que el Decreto 768 fue debida y oportunamente enviado por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República a la Corte Constitucional el 1 de junio de 2020, para someterlo a control automático de constitucionalidad, es decir, al día hábil siguiente a su expedición, tal y como lo exige el artículo 215 de la Constitución.

4. Revisión material del Decreto Legislativo 768 de 2020

La Corte ha señalado² que la revisión material de los decretos legislativos que desarrollan el Estado de Emergencia comprende, en primer lugar, el análisis de cuatro (4) **condiciones generales**: (i) el juicio de conexidad material, (ii) el de ausencia de arbitrariedad, (iii) el de intangibilidad y (iv) el de no contradicción específica.

De igual manera, tales decretos deben satisfacer unas **condiciones específicas**: (i) el juicio de finalidad, (ii) el de motivación suficiente, (iii) el de incompatibilidad, (iv) el de necesidad, (v) el de proporcionalidad y (vi) el de no discriminación.

a) De las condiciones generales

De manera preliminar vale mencionar que las disposiciones contenidas en los artículos 1, 2, 3 y 4 del Decreto 768 modifican lo establecido en el artículo 6 del Decreto 482 de 2020 y los artículos 7, 9 y 15 del Decreto 569 de 2020, respectivamente, los cuales fueron proferidos en el marco del estado de emergencia declarado a través del Decreto 417 de 2020.

² Ibid.



En lo referente al **transporte de pasajeros individual tipo taxi**, el **artículo 6 del Decreto 482** indicaba que: “[d]urante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio, se permite operar el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi **que sólo podrá ofrecerse vía telefónica o a través de plataformas tecnológicas**”. (Negrilla fuera del texto original). Por su parte, el **artículo 1 del Decreto 768** señala que el servicio podrá ofrecerse **por cualquier medio a partir del 1 de junio de 2020**.

En cuanto a los **Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito**, el **artículo 7 del Decreto 569** suspendió la prestación de servicios y trámites a cargo de tales entidades “[d]urante el término que dure el aislamiento preventivo obligatorio de que trata el Decreto 531 de 08 de abril de 2020 o durante el término de cualquier aislamiento preventivo obligatorio decretado por el Gobierno nacional con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 (...)”. De otra parte, el **artículo 2 del Decreto 768** permite nuevamente la actividad de estos organismos, desde las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020. A su vez, este artículo contiene un párrafo que indica que: “(...) los documentos de tránsito, incluyendo la licencia de conducción y el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, cuya vigencia expire, se entenderán prorrogados automáticamente durante el tiempo que duren suspendidos los referidos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, y hasta un mes (1) después de finalizada esta medida”.

Frente al **cobro de peajes**, el **artículo 9 del Decreto 569** dispone una exención “[d]urante el término que dure el aislamiento preventivo obligatorio de que trata el Decreto 531 de 08 de abril de 2020 o durante el término de cualquier aislamiento preventivo obligatorio decretado por el Gobierno nacional con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 (...)”. Por otro lado, el **artículo 3 del Decreto 768** activa el cobro de peajes a todos los vehículos que transiten por el territorio nacional, a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020.

El **artículo 4 del Decreto 768** señala que en los contratos de concesión a los que se refieren la Ley 80 de 1993 y la Ley 1508 de 2012, las partes podrán acordar una prórroga en tiempo que sumada supere los límites previstos en la normatividad vigente, la cual se fundamentará exclusivamente en las medidas de no cobro de tasas y peajes adoptadas por parte del Gobierno Nacional.

Finalmente, el **artículo 5** dispone que la vigencia del Decreto es a partir de las cero horas (00:00) del 1 de junio de 2020.

En primer lugar, el **juicio de conexidad material** supone, por una parte, la verificación de la relación temática entre las medidas previstas en el decreto y las razones que dieron lugar a la declaratoria de la emergencia (**conexidad externa**), y por otra, la estrecha vinculación entre la motivación del decreto y las normas del mismo (**conexidad interna**).

Pues bien, de cara a las anteriores medidas, la Procuraduría en considera que cumple con el requisito de **conexidad externa**, por cuanto la adopción de las mismas se sustenta en las condiciones fácticas excepcionales propiciadas por la



pandemia. En este sentido, la crisis originada por el COVID-19, así como el correspondiente aislamiento social obligatorio como estrategia adoptada en otras normas para mitigar el contagio, han traído consigo efectos negativos en la economía y el empleo del país, por lo que el Gobierno Nacional declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica por medio del Decreto 637 de 2020, y a partir de tal declaratoria, profirió un importante número de decretos con fuerza de ley en diferentes materias, para hacer frente a la crisis y evitar la extensión de sus efectos, dentro de los cuales se encuentra el Decreto 768.

En estos términos, el Gobierno Nacional indicó en el Decreto 637:

“Que a pesar de las medidas contenidas en los decretos legislativos dictados en el marco de la Emergencia declarada por el decreto 417 de 2020, todas ellas referidas a proveer soluciones para enfrentar la crisis y evitar la extensión de sus efectos, la situación económica generada por la pandemia del nuevo Coronavirus COVID-19 ha superado cualquier estimación.

Que los hechos descritos anteriormente, así como su gravedad expresada ampliamente, impactan económica y socialmente a la mayoría de la población colombiana.

Que los efectos graves e inesperados de esta crisis, que empeora constantemente, han lesionado de tal manera a todos los trabajadores de Colombia y a la capacidad productiva del país que es incapaz de generar las condiciones para mantener el empleo y todo de lo que ello deriva.

Que es absolutamente necesario e ineludible que se adopten prontas medidas para conjurar la crisis y evitar la extensión de sus efectos”.

De igual manera, el Gobierno Nacional expone: “[q]ue como consecuencia del aislamiento obligatorio la prestación del servicio público de transporte se encuentra afectada debido a una reducción que supera el 60%”.

Así las cosas, las causas que dieron lugar a la declaratoria del estado de emergencia económica, social y ecológica, se encuentran relacionadas con las medidas adoptadas en el Decreto 768, pues a través de estas se busca reactivar la economía y generar empleo en el país.

De igual forma, frente a la motivación de cada una de las medidas, el Decreto 768 expone:

“Que el Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permitió el derecho de circulación de las personas y de las actividades consagradas en su artículo 3, por lo que es indispensable garantizar el servicio público de transporte terrestre en todas sus modalidades, por lo cual es necesario permitir que el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi sea ofrecido por cualquier medio, sin que sea restringido éste al ofrecimiento vía telefónica o plataformas tecnológicas.

Que permitir el servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio constituye una medida que promueve el trabajo [SIC], dado que la oferta del servicio público de transporte de pasajeros individual tipo taxi por cualquier medio contribuye a aumentar la movilización de 220.705 vehículos registrados para la prestación de este servicio en el territorio nacional, conforme las cifras que figuran en el Registro Nacional Automotor -RNA del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT, y por tanto, a la actividad de los conductores de los



mismos que dependen económicamente de esta actividad.

(...)

Que los numerales 26, 31, 32, 37 y 42 del artículo 3 del Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permiten el reinicio de diferentes actividades relacionadas con el sector transporte, por lo que es necesario reanudar paulatinamente los trámites y servicios ofrecidos por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito; en tanto estos trámites y servicios constituyen requisitos para el ejercicio de la actividad del transporte y la conducción de vehículos en condiciones de calidad y seguridad, actividades que en todo caso deberán llevarse a cabo en cumplimiento de condiciones estrictas de bioseguridad para sus trabajadores y para terceros, de conformidad con los protocolos de bioseguridad que para el efecto establezcan el Ministerio de Salud y Protección Social

(...)

Que permitir la actividad de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito contribuye a reactivar la economía y el empleo significativamente en el territorio nacional, en la medida que, según la Superintendencia de Transporte -con corte a 20 de mayo de 2020- entre los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, y los Diagnósticos Automotor, existen 1.621 organismos reportados como activos en el país, y generan 27.030 empleos.

Que teniendo en cuenta lo anterior, para contrarrestar los efectos económicos y sociales derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19, contribuir a la economía, y generación de empleo del país; es necesario permitir las actividades de los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito siempre y cuando cumplan (i) con las condiciones y protocolos de bioseguridad establecidos para el efecto y (ii) las indicaciones que para el efecto determinen las autoridades departamentales, distritales o municipales del respectivo territorio donde cada uno de éstos operen, en concordancia con el principio de autonomía territorial.

(...)

Que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 dispone que los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura a cargo de la Nación son: (i) los que se apropien en el presupuesto Nacional y (ii) los que se cobren por uso de la infraestructura a los usuarios. De modo que se hace necesario contar con el recaudo de peajes con el fin de garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.

Que el sector de la infraestructura es relevante para el crecimiento económico y la productividad y que los peajes son un componente importante para la infraestructura vial, ya que son uno de los instrumentos de financiación para la construcción y mantenimiento de las carreteras, estando así relacionado con los sectores de construcción y uso de vías.

(...)

Que el Decreto 749 de 28 de mayo de 2020 permitió el derecho de circulación de las personas y actividades consagradas en su artículo 3, precepto que en los numerales 26, 31, 32, 37 y 42 amplía la actividad del sector transporte en el territorio nacional, y dada la necesidad de reactivar la economía y generar empleo en el país, es indispensable reactivar el cobro de peajes a los vehículos que transiten por el territorio nacional, así como la ejecución de esta actividad en cumplimiento de condiciones estrictas de bioseguridad para sus trabajadores y para los habitantes del país, de conformidad con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social, en aras de garantizar la salud, la movilidad y seguridad de quienes deban circular por las vías nacionales; al igual que lograr el mantenimiento y correcto estado de la infraestructura de transporte.

Que el artículo 13 del Decreto Legislativo 482 del 26 de marzo de 2020 "Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de



transporte y su infraestructura, dentro de Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica" y el artículo 9 del Decreto Legislativo 569 del 15 de abril de 2020 "Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica", el Gobierno nacional ordenó suspender las operaciones aéreas y el cobro de peajes durante el aislamiento preventivo obligatorio, con el objeto de (i) proteger la salud de los colombianos y , (ii) y no afectar los costos de la cadena logística requerida para asegurar el abastecimiento de bienes, especialmente los alimentos de primera necesidad y medicamentos, cadena que se ve afectada por el desequilibrio en los volúmenes tradicionales de la oferta y demanda de carga derivada de las medidas de aislamiento.

Que con ocasión de la orden de suspender el cobro de tasas y de peajes durante el aislamiento preventivo obligatorio, es necesario adoptar medidas que permitan que en los contratos de concesión de los que trata el Estatuto General de Contratación Pública y en los esquemas de asociación público-privada de que trata la Ley 1508 de 2012, se pueda acordar una prórroga en tiempo que sumada, superen los límites previstos en la normatividad vigente".

A partir de lo anterior, la Procuraduría constata que el Decreto 768 de 2020 supera también el requisito de **conexidad interna**, pues justifica en sus consideraciones las medidas adoptadas en cuanto al transporte de pasajeros individual tipo taxi, las actividades de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, el cobro de peajes y los contratos de concesión.

Por lo anterior, el Decreto 768 satisface el **juicio de conexidad material**, en sus facetas externa e interna.

De otro lado, el **juicio de ausencia de arbitrariedad** implica el estudio del impacto de las medidas sobre los derechos fundamentales y, en particular, que aquellas no afecten el núcleo esencial de estos, así como tampoco involucren actos arbitrarios. Al respecto, la regulación contenida en el Decreto 768 de 2020 no tiene incidencia en el núcleo esencial de los derechos fundamentales y tampoco restringe un derecho o una libertad fundamental, porque se trata de medidas económicas para la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura.

El **juicio de intangibilidad**, por su parte, pretende corroborar que las medidas no desconozcan los derechos intangibles previstos en la Ley 137 de 1994 y en el bloque de constitucionalidad. En el caso bajo estudio, las normas del Decreto 768 de 2020 no desconocen los derechos intangibles a los que se refieren el artículo 4 de la Ley 137 de 1994³ y el artículo 27 de la Convención Americana de Derechos Humanos, por la misma razón expuesta en precedencia.

³ "Artículo 4°. Derechos intangibles. De conformidad con el artículo 27 de la Convención Americana de Derechos Humanos, y los demás tratados sobre la materia ratificados por Colombia, durante los estados de excepción serán intangibles: el derecho a la vida y a la integridad personal; el derecho a no ser sometido a desaparición forzada, a torturas, ni a tratos o penas crueles, inhumanos o degradantes; el derecho al reconocimiento de la personalidad jurídica; la prohibición de la esclavitud, la servidumbre y la trata de seres humanos; la prohibición de las penas de destierro, prisión perpetua y confiscación; la libertad de conciencia; la libertad de religión; el principio de legalidad, de favorabilidad y de irretroactividad de la ley penal; el derecho a elegir y ser elegido; el derecho a contraer matrimonio y a la protección de la familia; los derechos del niño, a la protección por parte de su familia, de la sociedad y del Estado; el derecho a no ser condenado a prisión por deudas civiles; el derecho al habeas corpus y el derecho de los colombianos por nacimiento a no ser extraditados. Tampoco podrán ser suspendidas las garantías judiciales indispensables para la protección de tales derechos".



Por tal razón, el Decreto 768 cumple los **juicios de ausencia de arbitrariedad e intangibilidad**.

Por último, en el **juicio de no contradicción específica** se debe verificar que las medidas adoptadas en el decreto legislativo no contradigan la Constitución y los tratados internacionales, y que tampoco se desconozcan los límites previstos en los artículos 47, 49 y 50 de la Ley 137 de 1994, en virtud de los cuales: (i) la finalidad única de los decretos legislativos debe ser conjurar la crisis e impedir la extensión de sus efectos; (ii) no se puede afectar la competencia en cabeza del legislativo para reformar, derogar o adicionar los decretos legislativos que dicte el Gobierno durante el estado de excepción; y (iii) no se pueden desmejorar los derechos sociales de los trabajadores.

De cara a este juicio, la Procuraduría estima que el Decreto *sub examine* no presenta una contradicción con la Constitución, teniendo en cuenta que tales medidas van encaminadas, como se indicó anteriormente, a favorecer el servicio público de transporte, en cuanto esencial, así como a su infraestructura, y con esto, reactivar la economía y generar empleo en el país, siguiendo los protocolos de bioseguridad establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social para el desarrollo de las diferentes actividades mencionadas en el Decreto 768.

Así, las medidas tienen sustento constitucional desde tres planos.

En primer lugar, restablecer la prestación del servicio de taxi por cualquier medio, permitir la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito, reactivar el cobro de peajes, tiene sustento en la competencia que, de manera excepcional, está atribuida al Presidente de la República para regular los servicios públicos (art. 150-21 y 23) y en la facultad para dictar disposiciones en materia de intervención en la economía (art. 334 C.P.), en el marco del estado de emergencia. La jurisprudencia ha sostenido que “(...) *el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios. Dichos traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (art. 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (art. 333)*”⁴.

En segundo lugar, las reglas sobre la posibilidad de que las partes prorroguen los contratos de concesión, tiene como fundamento la amplia facultad de configuración del legislador de excepción en esta materia, que lo habilita “(...) *para diseñar mecanismos que le permitan a las entidades estatales lograr la continuidad en la prestación de los servicios públicos -como el de la prórroga de los contratos de concesión*”⁵, para efectos de reactivar el sector en el contexto de la pandemia con posterioridad al aislamiento.

⁴ Corte Constitucional, C-033 de 2014, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

⁵ Corte Constitucional, C-300 de 2012, M.P. Jorge Pretelt Chaljub.



Finalmente, la reactivación del sector está sujeta a los protocolos que expida el Ministerio de Saludo y Protección Social, que tienen como propósito la reactivación del sector en un marco que asegure el control del contagio, y así materializar la obligación del Estado de garantizar la salud (art. 49 C.P) y el trabajo en condiciones dignas (art. 25 C.P.).

Del mismo modo, el Decreto 768 respeta el contenido normativo de los artículos 47, 49 y 50 de la Ley Estatutaria de los Estados de Excepción, los cuales se refieren a tres materias específicas: conexidad, competencias del Congreso y derechos sociales de los trabajadores; por lo que se concluye que el Decreto 768 cumple con el requisito de no contradicción específica pues, en efecto: (i) las medidas analizadas tienen relación directa y específica con el estado de emergencia, como fue explicado anteriormente; (ii) el decreto no contiene disposiciones que limiten la competencia del Congreso de la República para reformar, derogar o adicionar las medidas en él adoptadas, así como (iii) tampoco contiene normas que restrinjan los derechos sociales de los trabajadores.

b) De las condiciones específicas

En primer lugar, el **juicio de finalidad** implica que las medidas estén destinadas a conjurar la crisis y evitar la expansión de sus efectos.

Como se ha indicado hasta el momento, con las medidas adoptadas se pretende la reactivación gradual de la economía y la generación de empleo, puesto que ambos se han visto afectados en gran manera por la actual pandemia. De igual forma, el legislador de excepción tiene como finalidad beneficiar al servicio público esencial de transporte y a su infraestructura, los cuales resultan de gran importancia para la libre circulación en el marco de las excepciones contempladas en el artículo 3 del Decreto 749 de 2020, y así garantizar los derechos a la vida, a la salud y al mínimo vital. En este sentido, las medidas son potencialmente aptas para mitigar los efectos de la crisis y evitar la extensión de sus efectos.

Por ello, la Procuraduría evidencia que el Decreto 768 de 2020 satisface el **juicio de finalidad**.

Por otro lado, según el **juicio de motivación suficiente**, *“la Corte debe examinar que el Presidente de la República haya justificado las razones por las cuales se establecen limitaciones de los derechos constitucionales y, concretamente, que de la exposición de los considerandos del Decreto sea posible inferir la conexidad de las restricciones a los derechos introducidas con las causas de la crisis y los motivos por las cuales tales medidas son requeridas”*⁶. También la Corte ha expresado que: *“[e]n el caso de que la medida adoptada no límite derecho alguno resulta menos exigente aunque los considerandos deben expresar al menos un motivo que la justifique”*⁷.

6 Corte Constitucional, sentencia C-434 de 2017, M.P. Diana Fajardo Rivera.

7 Corte Constitucional, sentencia C-753 de 2015, M.P. Jorge Iván Palacio Palacio.



Al respecto, el Decreto 768 contiene los motivos que justifican la adopción de cada una de las medidas, tal y como fue expuesto en el acápite referente al juicio de conexidad material, por lo que el Ministerio Público encuentra que el Decreto objeto de control supera el **juicio de motivación suficiente**, pues los considerandos hacen alusión de manera clara a la importancia que tienen en la economía y el empleo de los colombianos, restablecer la prestación del servicio de taxi por cualquier medio, permitir la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito, reactivar el cobro de peajes y que las partes puedan prorrogar los contratos de concesión de los que tratan el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y la Ley 1508 de 2012, que se han visto afectados por las medidas de no cobro de tasas y peajes adoptadas por el Gobierno.

Frente al **juicio de incompatibilidad**, la Ley 137 de 1994 establece en su artículo 12 que “[l]os decretos legislativos que suspendan leyes deberán expresar las razones por las cuales son incompatibles con el correspondiente Estado de Excepción”. Asimismo, la jurisprudencia ha sostenido que “**la Corte debe constatar si el Gobierno puso de manifiesto las razones por las cuales, las normas modificadas o suspendidas mediante las medidas controladas son incompatibles con el estado de emergencia que estas buscan mitigar**”⁸. (Negrilla por fuera del texto original)

El Decreto 768, en su mayoría, no suspende ni modifica normas de la legislación ordinaria. En efecto, las normas establecidas en el decreto analizado tienen como propósito regular lo relacionado con el transporte de pasajeros individual tipo taxi, las actividades de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, el cobro de peajes y los contratos de concesión, para así contribuir a la reactivación de la economía y a la generación de empleo, teniendo en cuenta la afectación negativa generada por la pandemia COVID-19. Por tal razón, y teniendo en cuenta la urgencia con la que se requiere poner en marcha tales medidas en favor del servicio público de transporte, su infraestructura y la población en general, a la luz del nuevo estado de emergencia, los medios previstos en la legislación ordinaria resultan insuficientes, por lo que el presente decreto modifica lo dispuesto en otros decretos de excepción (482 y 569); lo que se encuentra motivado suficientemente por el Gobierno Nacional, como se ha indicado.

No obstante, vale precisar que el párrafo del artículo 2 del Decreto 768 dispone que “[l]os tiempos que estén corriendo para la reducción de multa prevista en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, se suspenderán durante el estado de emergencia económica, social y ecológica y el aislamiento preventivo obligatorio”. Tal disposición se justificaba a la luz de lo consagrado en los Decretos 482 y 569, teniendo en cuenta la suspensión de actividades de los Organismos de Apoyo al Tránsito señalada en dichos decretos, pues era razonable diferir los tiempos de los trámites que ante ellos se realizan.

Para el caso del Decreto 768, la Procuraduría no encuentra algún argumento en la parte considerativa con el que se exponga una razón para continuar con dicha suspensión, más aún si lo que se pretende es la reanudación paulatina de los

8 Corte Constitucional, sentencia C-434 de 2017, M.P. Diana Fajardo Rivera.



servicios de tales organismos. Sin embargo, es preciso mencionar que los numerales 1 y 2 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, referentes a la reducción de la multa en virtud de su pago en determinado tiempo, contemplan, de igual manera, la asistencia obligatoria a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito, un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro Integral de Atención debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito.

Por lo anterior, y en virtud del aislamiento preventivo obligatorio, la Procuraduría estima razonable que el Decreto 768 continúe estableciendo la suspensión de los tiempos que estén corriendo para la reducción de multa prevista en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, pues los infractores no podrían asistir a los cursos que alude la norma en cuestión. En este sentido, su aplicación es contraria a las causas que dieron lugar al estado de emergencia y, en particular, a las estrategias para frenar el contagio.

Por las anteriores razones, se concluye que el Decreto 768 satisface el **juicio de incompatibilidad**.

Frente al **juicio de necesidad**, “[l]os decretos legislativos deberán expresar claramente las razones por las cuales cada una de las medidas adoptadas es necesaria para alcanzar los fines que dieron lugar a la declaratoria del estado de excepción correspondiente”⁹. Este juicio contiene dos presupuestos, a saber:

Primero, el **juicio de necesidad fáctica** “consiste en verificar fácticamente si las medidas adoptadas permiten superar la crisis o evitar la extensión de sus efectos”¹⁰, esto es, se debe determinar si el Presidente incurrió en error manifiesto de apreciación al diseñar la medida o proporcionarle determinado contenido, es decir, establecer si las acciones o estrategias creadas en el decreto son razonablemente idóneas o aptas para lograr los fines de restablecimiento de la normalidad.

Al respecto, la Procuraduría encuentra que las medidas son necesarias desde este punto de vista, toda vez que, a través del Decreto 768 expedido bajo el marco del estado de emergencia económica, social y ecológica del Decreto 637 de 2020, así como a la luz de la nueva etapa de aislamiento preventivo obligatorio declarada por el Decreto 749 de 2020, el legislador de excepción tiene como propósito reactivar de manera paulatina y progresiva la economía y contribuir con el empleo, de conformidad con los protocolos de bioseguridad. Resultan necesarias, entonces, para la consecución de estos fines, las estrategias adoptadas por el Gobierno Nacional en este punto de la crisis, dadas las circunstancias actuales de la misma, puesto que se requiere reactivar este sector paralelamente a la flexibilización del aislamiento preventivo. Así las cosas, el Presidente de la República no incurrió en un error manifiesto o en una valoración arbitraria al diseñar las medidas.

Por otra parte, el **juicio de necesidad jurídica o de subsidiariedad** está “(...) relacionado con la evaluación acerca de la existencia dentro del ordenamiento

⁹ Ley Estatutaria 137 de 1994, artículo 11.

¹⁰ Corte Constitucional, sentencia C-466 de 2017, M.P. Carlos Bernal Pulido.



*jurídico ordinario de provisiones legales que fueran suficientes y adecuadas para lograr los objetivos de la medida excepcional (...)*¹¹.

De cara a este análisis, la Procuraduría constata la insuficiencia de medios en la legislación ordinaria, pues los artículos del Decreto 768 se refieren a transporte de pasajeros individual tipo taxi, las actividades de los Organismos de Apoyo al Tránsito, el cobro de peajes y los contratos de concesión; medidas que han sido reguladas anteriormente a través de los Decreto 482 y 569 de 2020.

En este punto es preciso indicar que la Corte Constitucional mediante Boletín No. 90 del 18 de junio de 2020 dio a conocer la constitucionalidad del Decreto 482 de 2020, y señaló que “(...) *las normas cumplen con los requisitos sustantivos de finalidad, conexidad, están suficientemente motivadas, no afectan alguno de los derechos fundamentales intangibles, **cumplen con el requisito de necesidad, tanto fáctica como jurídica** y no establece ninguna medida discriminatoria*”. (Negrilla fuera del texto original)

Así las cosas, y teniendo en cuenta que los asuntos regulados por medio del Decreto 768 son idénticos a los de los Decretos 482 y 569, la Procuraduría reitera lo expresado en los expedientes RE-249 y RE-294, de cara al juicio de necesidad jurídica, pues, como se ha dicho, no existen medios en la legislación ordinaria que permitan alcanzar los fines previstos por la norma analizada, con la urgencia requerida dentro del marco del Estado de Emergencia del Decreto 637 de 2020.

Por lo anterior, la Procuraduría considera que el Decreto estudiado supera el **juicio de necesidad fáctica y jurídica**.

En cuanto al examen de **proporcionalidad**, el cual es empleado para evaluar el impacto de las medidas en los derechos fundamentales y la proporcionalidad que guardan las mismas con los hechos que buscan conjurar o limitar en sus efectos, el Ministerio Público constata que las disposiciones contenidas en el Decreto bajo examen, no implican limitaciones a los derechos fundamentales, pues a través de ellas se busca reactivar la economía del país, beneficiando al servicio público de transporte y a su infraestructura, así como a la población en general. Así, lo que se pretende es precisamente la materialización de los principios consagrados en los artículos 1 y 2 de la Constitución Política, así como de los derechos a la vida, a la salud, al trabajo y al mínimo vital, y otras normas constitucionales, como se explicó.

De igual manera, las medidas son proporcionales con los hechos de la emergencia que se pretende conjurar, por cuanto:

- (i) Las mismas no resultan excesivas en relación con la naturaleza de la crisis.
- (ii) Son razonablemente idóneas para efectos de beneficiar a la población afectada por la crisis que dio lugar a la declaratoria del estado de emergencia, en tanto buscan reactivar la economía y el empleo.

¹¹ Corte Constitucional, sentencia C-723 de 2015, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.



- (iii) Tanto el restablecimiento del servicio de taxi por cualquier medio (art. 1), como el cobro de peajes (art. 3), se deben realizar con el cumplimiento de condiciones estrictas de bioseguridad de todas las personas, de conformidad con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social.
- (iv) La reanudación de las actividades por parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito (art. 2), además de acatar las condiciones y los protocolos de bioseguridad señalados por el Ministerio de Salud y Protección Social, deben seguir las indicaciones que para el efecto establezcan las autoridades departamentales, distritales o municipales del territorio donde aquellos operen, lo cual está en concordancia con lo establecido por el Decreto 749 de 2020.
- (v) Por lo anterior, y teniendo en cuenta tal reactivación de actividades, resulta razonable la prórroga para la vigencia de los referidos documentos, hasta un mes (1) después de finalizada la medida de suspensión establecida por el Decreto 569 de 2020, por cuanto *“(...) es necesario reanudar paulatinamente los trámites y servicios ofrecidos por los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito; en tanto estos trámites y servicios constituyen requisitos para el ejercicio de la actividad del transporte y la conducción de vehículos en condiciones de calidad y seguridad”*¹².
- (vi) La prórroga que pueden realizar las partes a los contratos de concesión de los que tratan el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y la Ley 1508 de 2012 (art. 4), es razonable y proporcional, teniendo en cuenta la anterior medida de suspensión de peajes dispuesta en los Decretos 482 y 569 de 2020, en virtud de las premisas que justificaban el aislamiento preventivo obligatorio y su flexibilización. De igual manera, tal prórroga puede superar los límites en la legislación vigente, es decir, en las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y 1508 de 2012. En este último aspecto, la Procuraduría comparte lo expresado por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República y el Ministerio de Transporte en su escrito presentado a la Corte:

*“(...) se resalta entonces la importancia del marco de acción que la misma norma [art. 4 DL 768] le impone a las partes al momento de hacerla efectiva. Ello, puesto que la disposición es clara al indicar que si bien la prórroga que se acuerde puede superar los límites previstos en la normatividad vigente en materia de prórrogas contractuales, lo cierto es que no hay una libertad total de decisión, **como quiera que los fundamentos fácticos que conlleven a las partes a utilizar la medida adicional propuesta en la norma debe ser exclusivamente el efecto adverso generado por el no cobro de tasas y peajes adoptado por el Gobierno Nacional en los distintos decretos***

¹² Decreto 768 de 2020, p. 10.



legislativos expedidos en el marco del Estado de Emergencia actual, obligación que supone entonces que la posibilidad de ampliar el plazo de ejecución contractual no puede ser el resultado de cualquier escenario desfavorable que impacte el desarrollo del proyecto de que se trate". (Negrilla fuera del texto original)

Finalmente, en lo referente al **juicio de no discriminación**, que pretende impedir que la regulación adoptada establezca tratos diferenciados prohibidos por la Constitución, la Procuraduría evidencia que los textos normativos examinados no contienen criterios discriminatorios por razones de raza, lengua, religión, origen nacional o familiar, opinión política o filosófica. Por el contrario, las medidas adoptadas tienen en general un beneficiario universal y no establecen restricciones a su aplicación.

Por lo anterior, el Decreto 768 satisface los **juicios de proporcionalidad y de no discriminación**.

5. Solicitud

Por lo expuesto, el Ministerio Público solicita a la Corte Constitucional declarar **EXEQUIBLE** el Decreto Legislativo 768 de 2020, “[p]or el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”.

Atentamente,



FERNANDO CARRILLO FLÓREZ
Procurador General de la Nación