



SUPERINTENDENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS

CONCEPTO 719 DE 2019

(diciembre 16)

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Ref. Solicitud de concepto^[1]

COMPETENCIA

De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 11 del Decreto 990 de 2002^[2], la Oficina Asesora Jurídica de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios - Superservicios es competente para "...absolver las consultas jurídicas externas relativas a los servicios públicos domiciliarios".

ALCANCE DEL CONCEPTO

Se precisa que la respuesta contenida en este documento corresponde a una interpretación jurídica general de la normativa que conforma el régimen de los servicios públicos domiciliarios, razón por la cual los criterios aquí expuestos no son de obligatorio cumplimiento o ejecución, tal como lo dispone el artículo 28 de la Ley 1437 de 2011^[3], sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015^[4].

Por otra parte, la Superservicios no puede exigir que los actos o contratos de un prestador de servicios públicos domiciliarios se sometan a su aprobación previa, ya que de hacerlo incurriría en una extralimitación de funciones, así lo establece el parágrafo 1 del artículo 79 de la Ley 142 de 1994, modificado por el artículo 13 de la Ley 689 de 2001.

CONSULTA

La consulta elevada contiene una serie de preguntas relativas a la tenencia por varios años de unos carros compactadores del servicio de aseo, adquiridos a través de leasing, las cuales serán transcritas y respondidas en el acápite de conclusiones.

NORMATIVA Y DOCTRINA APLICABLE

Ley 142 de 1994^[5]

CONSIDERACIONES

En relación con las características de los vehículos de recolección y transporte de residuos sólidos, así como de sus condiciones y accesorios, los artículos 2.3.2.2.2.3.36 y 2.3.2.2.2.3.37 del Decreto 1077 de 2015, disponen lo siguiente:

“ARTICULO 2.3.2.2.2.3.36. Características de los vehículos de recolección y transporte de residuos sólidos. Los vehículos para la prestación del servicio de aseo, empleados en las actividades de recolección y transporte de residuos con destino a disposición final, deberán tener, entre otras, las siguientes características:

1. Los vehículos recolectores deberán ser motorizados, y estar claramente identificados (color, logotipos, placa de identificación, entre otras características).
2. En los municipios o distritos con más de 5.000 usuarios en el servicio público de aseo, deberán estar provistos de equipo de comunicaciones.
3. En los distritos o municipios con más de 5.000 usuarios en el servicio público de aseo, deberán contar con equipos de compactación de residuos. Se exceptúan aquellos que se destinen a la recolección de residuos separados con destino al aprovechamiento, manejo de residuos de construcción y demolición y otros residuos que no sean susceptibles de ser compactados.
4. La salida del tubo de escape debe estar hacia arriba y por encima de su altura máxima. Se deberá cumplir con las demás normas vigentes para emisiones atmosféricas y ajustarse a los requerimientos de tránsito.
5. Los vehículos con caja compactadora deberán tener un sistema de compactación que pueda ser detenido en caso de emergencia.
6. Las cajas compactadoras de los vehículos destinados a la recolección y transporte de los residuos sólidos con destino a disposición final, deberán ser de tipo de compactación cerrada, de manera que impidan la pérdida del líquido (lixiviado), y contar con un mecanismo automático que permita una rápida acción de descarga.
7. Los equipos destinados a la recolección deberán tener estribos con superficies antideslizantes, y manijas adecuadas para sujetarse de tal forma que el personal pueda transportarse momentáneamente en forma segura.
8. Los equipos deberán posibilitar el cargue y el descargue de los residuos sólidos almacenados de forma tal que evite la dispersión de estos y la emisión de partículas.
9. Deberán estar diseñados de tal forma que no se permita el esparcimiento de los residuos sólidos durante el recorrido.
10. En los vehículos que no utilicen caja compactadora, los residuos sólidos deberán estar cubiertos durante el transporte, de manera que se reduzca el contacto con la lluvia, el viento y se evite el esparcimiento e impacto visual. Así mismo, deberán estar provistos de mecanismos que eviten la pérdida del líquido (lixiviado).
11. En los vehículos destinados a la recolección a partir de cajas de almacenamiento, deberán contar con un sistema adecuado para levantarlas y descargar su contenido en el vehículo recolector.
12. Las especificaciones de los vehículos deberán corresponder a la capacidad y dimensión de las vías públicas.

13. Deberán cumplir con las especificaciones técnicas existentes para no afectar la salud ocupacional de los conductores y operarios.

14. Deberán estar dotados con equipos de carretera y de atención de incendios.

15. Deberán estar dotados de dispositivos que minimicen el ruido, especialmente aquellos utilizados en la recolección de residuos sólidos en zonas residenciales y en las vecindades de hoteles, hospitales, clínicas, centros educativos, centros asistenciales e instituciones similares.

16. Estarán dotados de elementos complementarios tales como cepillos, escobas y palas para efectuar la limpieza de la vía pública en los casos de dispersión de residuos durante la operación de recolección, de forma que una vez realizada la recolección, no queden residuos diseminados en la vía pública.

17. Deberán estar dotados de balizas o luces de tipo estroboscópico, ubicadas una sobre la cabina y otra en la parte posterior de la caja de compactación, así como de luces en la zona de la tolva. Para los vehículos recolectores sin compactación las luces deberán estar ubicadas sobre la cabina.

Parágrafo. Los prestadores que por condiciones de capacidad, acceso o condiciones topográficas no puedan utilizar vehículos con las características señaladas en este artículo deberán informarlo y sustentarlo ante la SSPD y esta entidad determinará la existencia de tales condiciones para permitir que se emplee otro tipo de vehículos.

(Decreto 2981 de 2013, art. 37.)”

“ARTICULO 2.3.2.2.3.37. Condiciones de equipos y accesorios para recolección y transporte de residuos sólidos. Los equipos, accesorios y ayudas de que estén dotados los vehículos destinados para transporte de residuos sólidos, deberán mantenerse siempre en óptimas condiciones de funcionamiento para la prestación del servicio y contar con los registros que evidencien el seguimiento a las condiciones de operación de los equipos y accesorios.

(Decreto 2981 de 2013, art. 38)”

Por su parte, los prestadores del servicio público de aseo que atienden en municipios con más de 5000 suscriptores, les corresponde dar aplicación a la Resolución CRA 720 de 2015, “Por la cual se establece el régimen de regulación tarifaria al que deben someterse las personas prestadoras del servicio público de aseo que atiendan en municipios de más de 5.000 suscriptores en áreas urbanas, la metodología que deben utilizar para el cálculo de las tarifas del servicio público de aseo y se dictan otras disposiciones”, la cual entró en vigencia a partir del mes de abril del año 2016.

En relación con la metodología tarifaria, el artículo 3 ibídem, establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 3. Metodología tarifaria. La metodología tarifaria que se adopta mediante la presente resolución es de precio techo, lo cual implica que las personas prestadoras del servicio público de aseo podrán, en cualquier momento, y con observancia de las disposiciones relativas a la competencia, a la información y a los suscriptores, cobrar hasta el límite que constituye su precio máximo calculado con base en lo aquí establecido, siempre que éste sea el adoptado por la Entidad Tarifaria Local.”

Lo anterior, se encuentra asociado a parámetros y componentes del servicio, tales como: i) Costo de Comercialización por Factura Cobrada (CCS), ii) Costo de Barrido y Limpieza de Vías y Áreas Públicas (CBL); iii) Costo de Recolección y Transporte (CRT), iv) Costo de Limpieza Urbana por Suscriptor (CLUS), v) Costo de Disposición Final, (CDF), vi) Costo de Tratamiento de Lixiviados (CTL) y vii) Valor Base de Remuneración de Aprovechamiento (VBA).

En este marco tarifario, la Comisión de Agua Potable y Saneamiento Básico – CRA, tuvo en cuenta parámetros esenciales en la estimación de los costos que permiten definir las tarifas como son: rentabilidad - costos financieros por inversión y de capital de trabajo, factor de gastos administrativos y costos laborales. De igual forma se estableció una segmentación con la cual se clasifican los prestadores de acuerdo con el número de suscriptores.

En ese orden de ideas, dentro de los costos del servicio de aseo, se encuentra el Costo de Recolección y Transporte (CRT) que, entre otros conceptos, es remunerado vía tarifa al prestador, e incluye: i) costos variables de recolección y transporte, ii) costos de personal y iii) costos fijos y de inversión. De ahí que, el artículo 24 de la Resolución CRA 720 de 2015, defina los parámetros y procedimientos para estimar dicho costo, a través de la aplicación de la respectiva fórmula, mediante funciones que remuneran todas las actividades asociadas al costo de recolección y transporte de residuos sólidos en vehículos compactadores, hasta la entrada al sitio de disposición final.

Por su parte la Resolución CRA 720 de 2015, en lo que atañe a la vida útil de los vehículos y otros aspectos particulares de la actividad de recolección y transporte, estableció que el costo de dicha actividad está sujeto a descuentos como los siguientes:

“ARTÍCULO 26. Costo de Recolección y Transporte de residuos sólidos con Aporte Bajo Condición (CRTABC). Cuando el valor total de los vehículos y/o activos asociados a esta actividad es aportado por una entidad pública, la proporción de costo de capital en que se reduciría el costo por tonelada para el CRT es del 22%. (...)”

“ARTÍCULO 27. Descuento al CRT por antigüedad de los vehículos. Para las personas prestadoras que operen un (1) turno diario de recolección y su flota de vehículos compactadores tenga en promedio una antigüedad mayor a los 12 años, aplicarán un descuento en el CRT del 2% por cada año que supere dicho parámetro. En caso que las personas prestadoras operen en dos (2) o más turnos diarios de recolección, aplicarán un descuento en el CRT del 2% por cada año cuando el promedio de la antigüedad de los vehículos compactadores supere los 6 años desde la fecha de su compra. (...)”

“ARTÍCULO 44. Descuentos por recolección efectuada sin servicio puerta a puerta. Cuando por imposibilidad operativa de la entrada de vehículos o de los operarios del servicio, la recolección de residuos no aprovechables no se realice puerta a puerta, los suscriptores tendrán un descuento del diez por ciento (10%) en el precio máximo correspondiente a la actividad de recolección y transporte, de acuerdo con lo definido en el Decreto 1077 de 2015 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.

La persona prestadora aplicará dicho descuento una vez determine la imposibilidad operativa de la prestación de la actividad de recolección puerta a puerta, sin perjuicio de las investigaciones pertinentes que realice el ente de control en caso de incumplimiento.”

En todo caso y para mayor ilustración sobre la estimación del CRT, conviene citar los apartes pertinentes del Documento de Trabajo⁷¹ de la Resolución CRA 720 de 2015, así:

“6.4.3 Estimación de costos

El costo total de recolección y transporte es la suma de los costos fijos, los costos variables y los costos administrativos. A continuación se detalla el cálculo y los componentes de cada uno. Adicionalmente, en los costos fijos se incluye la tecnología mínima y las motocicletas requeridas para la supervisión de cada vehículo y el reporte en línea de la información del servicio, tanto para los vehículos como a la entrada del relleno sanitario.

a) Costos variables de recolección y transporte

Los costos variables son aquellos que dependen del consumo de los insumos necesarios para la operación del vehículo y dependen de la distancia recorrida, por lo cual se encuentran expresados en \$/km. Estos costos incluyen el consumo de combustibles, llantas, lubricantes, filtros, mantenimientos, reparaciones, lavado e imprevistos.

Es importante aclarar que dentro de los costos de reparaciones se incluyen los costos de: reparación de motores mecánicos y electrónicos, reparación de sistemas de transmisiones y caja, reparación de sistemas de dirección, reparación de sistemas de suspensión, reparación de sistemas de inyección, reparación caja de velocidades, frenos, reparación y mantenimiento tráiler, rodamiento, inyección y latonería y pintura. Por tanto, todos los costos asociados a reparaciones de motor y chasis están incluidos dentro de los costos variables por kilómetros.

De esta forma, se ajustó el cálculo de los costos asociados al mantenimiento de acuerdo con lo establecido en la Resolución CRA 351 de 2005 al 10% sobre el valor de la inversión que integra, aceite, lubricantes, llantas y mantenimiento; asimismo, para estos costos se está generando un factor de ajuste del 20% más para el tramo de recolección evidenciado en el (1,2) y que fue calculado mediante 3 ejercicios de ruteo con distinta composición de manzanas para analizar el porcentaje de recorridos improductivos y con lo que se obtuvo que en promedio el recorrido improductivo del recorrido corresponde al 17,6% del total del recorrido, razón por la cual se toma el 20% como un aproximado para incluir adicionalmente en los costos variables de la flota del servicio público de aseo. Adicionalmente, no se reconoce un costo extra asociado a la repotenciación del vehículo por dos razones; i) El 10% de mantenimiento y posibles reparaciones ya lo contempla y ii) El valor de la vida útil se redujo de 8,88 años a 6 años.

Los costos variables por kilómetro fueron determinados a partir del informe “Estructura de costos de operación vehicular 2006” del Ministerio de Transporte. Debido a que los costos están en pesos de 2006, fue necesario en primera instancia, actualizar los costos a pesos de junio de 2012. Los rubros diferentes al costo de combustible fueron actualizados con la variación del IPC, mientras que los costos de combustible fueron actualizados con el ICFO.

A partir de los costos actualizados, se establece una relación lineal entre las capacidades de los vehículos del informe del Ministerio de Transporte y la capacidad del vehículo de recolección y los vehículos tractocamiones y de esta forma, determinar los costos variables por kilómetro del modelo.

Los costos variables por kilómetro fueron determinados a partir del informe “Estructura de costos de operación vehicular 2006” del Ministerio de Transporte. Debido a que los costos están en pesos de 2006, fue necesario en primera instancia, actualizar los costos a pesos de junio de 2012. Los rubros diferentes al costo de combustible fueron actualizados con la variación del IPC, mientras que los costos de combustible fueron actualizados con el ICFO.

A partir de los costos actualizados, se establece una relación lineal entre las capacidades de los vehículos del informe del Ministerio de Transporte y la capacidad del vehículo de recolección y los vehículos tractocamiones y de esta forma, determinar los costos variables por kilómetro del modelo.

(...)

b) Costos de personal

El cálculo de los costos de personal corresponde al modelo descrito en el título 5.5 COSTOS LABORALES. El costo total de personal se determina de acuerdo con la siguiente ecuación:

(...)

Donde el costo cuadrilla mes incluye las prestaciones sociales como auxilio de transporte, recargo horas extras y festivos, parafiscales, pensión, ARL, cesantías, intereses de cesantías, prima de servicios, vacaciones, más la dotación, el factor de capacitación, bienestar y salud ocupacional y el factor de suplencia laboral.

Sin embargo y dadas las observaciones de participación ciudadana se ajustó el factor de días festivos y horas extras se secciona, se reconocen un 4,31% de salario adicional para días festivos y 3,68% para horas extras aplicado a los días en que tiene que realizar una operación más extensa por una mayor producción; esta estimación puede verse en detalle en título 5.5 COSTOS LABORALES del presente documento de trabajo.

c) Costos fijos y de inversión

Los costos fijos corresponden a impuestos, seguros, comunicaciones, revisión técnico mecánica y extintor. Los costos de inversión corresponden a la adquisición de vehículos, identificación de vehículos, adquisición en tecnología GPS y base de operaciones.

Los costos de impuestos y seguros corresponden a porcentajes del valor de adquisición de los vehículos, que se determinaron en 0,5% y 10% respectivamente, de acuerdo con los valores relacionados por el Ministerio de Transporte.

Los costos de comunicación corresponden a un plan móvil de datos y de voz, y los costos de revisión técnico mecánica y extintor se incluyeron como una provisión mensual, partiendo de los precios obtenidos con cotizaciones de mercado. Asimismo, los costos de impuestos y seguros para la motocicleta se establecieron en 2.50% y 7.85%, respectivamente, se incluye adicionalmente para este equipos de comunicaciones y plan móvil de datos tomando como referente la Resolución CRA 351 de 2005.

(...)

Al respecto, la vida útil constituye un parámetro de entrada que permite determinar mediante un modelo parametrizado los costos eficientes de la prestación del servicio en un mercado promedio.

Para el caso de los compactadores se emplea una vida útil de 6 años, este parámetro se encuentra al tomar las horas de vida útil de los vehículos otorgados por la ficha técnica del fabricante, equivalente a 30.000 horas por cualquier tipo de compactador. Los seis años se obtienen de dividir las 30.000 horas sobre dos turnos diarios de 8 horas cada uno, multiplicado por 26 días al mes por 12 meses al año, que da en total 4.992 horas al año de operación de cada camión. Y las 30.000 horas de vida útil equivalen a 6,009 años, dato que se toma como la vida útil promedio para los vehículos compactadores. De manera similar, la vida útil manejada para los vehículos de granel es de ocho (8) años y sigue los lineamientos establecidos en la Resolución CRA 351 de 2005.

Por otra parte, la tecnología es abordada con una vida útil de 3,75 años calculada con base en las directrices del Estatuto Tributario Colombiano que establece en el artículo 140, el cual establece la posibilidad de realizar una depreciación acelerada de los activos en 25% de alícuota adicional, por cada turno superior a 8 horas diarias”

No obstante, es preciso indicar que, conforme con el parágrafo 1 del artículo 79 de la Ley 142 de 1994, esta Superintendencia no tiene la facultad para fijar o aprobar documentos y/o tarifas que aplican las personas prestadoras de servicios públicos. Las funciones que constitucional y legalmente le han sido asignadas a esta Superintendencia son las señaladas en la Ley 142 de 1994, modificada por la Ley 689 de 2001, en concordancia con lo señalado por el artículo 5 del Decreto 990 de 2002, y que en materia tarifaria, se concentran en vigilar que las empresas de servicios públicos sometidas al régimen de libertad regulada cumplan con las metodologías señaladas por la CRA (para el servicio de aseo) para la fijación de sus tarifas, o

los criterios que deban seguir quienes deben sujetarse a los regímenes de libertad vigilada o libertad regulada, señalados en el artículo 88 de la Ley 142 de 1994, con el fin de evitar prácticas discriminatorias, restrictivas o abusivas.

CONCLUSIONES

1. “¿Si estos vehículos deben ser reemplazados una vez cumplan la vida útil de operación, en razón a que dentro de la tarifa está incluido este valor de reposición?”

Tal como lo señala el Documento de Trabajo de la Resolución CRA 720 de 2015:

“...la repotenciación de los vehículos no ha sido incluida en las funciones de compactador y de granel, bajo el criterio que la modelación de los costos se ha diseñado para un período de al menos seis (6) años y corresponde a decisiones empresariales del prestador hacer una repotenciación o reposición de los vehículos una vez se agote la vida útil de los mismos. Adicionalmente el 10% del valor de la inversión destinado a mantenimiento contiene las reparaciones mayores de estos equipos.” (resaltado fuera de texto)

En todo caso, tal como se indicó previamente, para efectos tarifarios, la antigüedad de los vehículos al amparo de lo previsto en el artículo 27 de la resolución en mención, supone un descuento en el cálculo del costo.

2. “Si estos vehículos la empresa los puede arrendar a sus accionistas o familiares, haciendo simplemente el traspaso de propiedad de los mismos y continúa pagando un arrendamiento por ellos, la pregunta es: ¿Ello aumentaría los costos en la prestación del servicio porque los repuestos, mantenimiento, seguros, impuestos y todo lo que requieran para su funcionamiento sigue sufragándolo la empresa?”

Al respecto cabe aclarar que a través de las metodologías tarifarias expedidas por las Comisiones de Regulación, en este caso la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico – CRA, se determina la forma en que los prestadores sujetos a esta regulación pueden aplicar el reconocimiento de los costos en los que incurren por la prestación de los servicios de acueducto, alcantarillado y aseo.

En ese sentido, si bien el usuario remunera los costos en los que incurre el prestador por la prestación del servicio, ello no supone que el pago involucre algún derecho de dominio sobre los activos o infraestructura que el prestador usa para suministrar el servicio.

De ahí que, aun cuando los vehículos de recolección y transporte deben obedecer al propósito de suministrar un servicio en términos de calidad y continuidad, aspectos frente a los cuales esta Superintendencia ejerce inspección, vigilancia y control, en los términos de lo previsto en el artículo 79 de la Ley 142 de 1994, la determinación de la finalidad de otro tipo de vehículos que posea el prestador con fines distintos a los de la prestación en sí misma, corresponde exclusivamente a la órbita de las instancias administrativas del mismo.

Lo anterior, bajo el entendido que tal como lo contempla el parágrafo del artículo 79 de la Ley 142 de 1994: “En ningún caso, el Superintendente podrá exigir que ningún acto o contrato de una empresa de servicios públicos se someta a aprobación previa suya.”

En este contexto, la utilización de vehículos distintos a los compactadores, corresponde a un asunto que sólo puede determinar el prestador, pues si bien, absolutamente todos los gastos en que incurre para la prestación del servicio son remunerados vía tarifa, el traspaso o arrendamiento de los vehículos son situaciones que debe prever el prestador al momento de presentar su estudio de costos a efectos de determinar la tarifa del servicio, cuya inspección, vigilancia y control corresponde a esta Superintendencia en virtud de los aspectos puntuales y específicos de cada empresa.

Así, es preciso aclarar que el prestador no debe afectar la calidad del servicio público de aseo, garantizando la continuidad, cumplimiento en las frecuencias establecidas y eficiencia a toda la población. Es así que el ente

regulador dentro del proceso de modelación que llevó a la definición del marco tarifario contenido en la Resolución CRA 720 de 2015, en su documento de trabajo, expuso:

“(…) En este sentido, vale la pena recordar que la metodología de precios techo provee un precio de referencia, sobre el cual los prestadores deben maximizar sus beneficios, asumiendo las correspondientes responsabilidades en la gestión de los costos. Así las cosas, si un prestador toma una decisión operativa o económica que le permite superar los parámetros de eficiencia establecidos en la metodología tarifaria vigente, tal ganancia en eficiencia y en costos es apropiada por el prestador. Por el contrario, cuando un prestador no cumple con los parámetros establecidos en el precio techo, debe asumir los efectos y costos de tal ineficiencia, y trasladar, como máximo, el precio techo definido por la metodología tarifaria.

Se trata entonces de una regulación por incentivos representada en los mencionados precios máximos que permite cierta flexibilidad en las decisiones empresariales, en la medida que, excluyendo las posibilidades reprochables de los precios predatorios⁹⁸, facilita la competencia por precios en mercados sujetos a competencia dentro del mercado, de manera que los competidores se aproximen a los costos marginales para fijar el precio en competencia, que siempre deberá ser inferior al techo determinado como eficiente por el regulador (…)” (Subraya fuera del texto).

3. “Si sólo se hace el traspaso del vehículo y la empresa no recibe ningún valor por ellos ¿Cómo puede igualmente esto afectar la tarifa y si esto se puede hacer?”

Como se acaba de mencionar, los efectos de los distintos actos y o contratos que celebren los prestadores en desarrollo de su objeto social, deben revisarse a la luz de las situaciones particulares y concretas de cada prestador ya que no todos prestan las mismas actividades, y a pesar de estar sujetos a una metodología tarifaria con los mismos costos, el valor de los mismos es diferencial para cada uno. En igual medida es preciso considerar que, al ser una regulación por incentivos que establece precios techo, siempre que el prestador sea eficiente, dicha eficiencia se podrá verificar en la ganancia que perciba de conformidad con los costos que asuma.

4. “¿Una empresa de aseo puede pagar arriendo de vehículos particulares de sus socios para su uso personal así no tengan nada que ver con el servicio?”

Se reitera que este es un asunto que compete exclusivamente a la empresa, en tanto es a ella a quien le corresponde determinar como atender las necesidades en virtud del cumplimiento de su objeto social, que sea de paso mencionar, puede ser múltiple y no necesariamente relacionado con la prestación de los servicios públicos domiciliarios.

Así, en consideración con lo previsto por el artículo 18 de la Ley 142 de 1994, las empresas de servicios públicos domiciliarios pueden prestar otros servicios, siempre y cuando estén previstos en su objeto social y ello no ponga en riesgo la prestación del servicio público domiciliario a su cargo de manera eficiente y continua.

5. ¿Los empleados de una empresa de aseo pueden ejecutar contratos en otras empresas de servicios públicos y su costo es cargado a la empresa donde originariamente son contratados?

Al respecto no es posible señalar una respuesta, en tanto que, esta Superintendencia no guarda competencia para pronunciarse sobre los aspectos laborales de los empleados de las empresas de servicios públicos domiciliarios. En todo caso, dada la autonomía privada de la voluntad que gobierna el régimen de actos y contratos de los prestadores, salvo que la ley lo prohíba, pueden acudir a diversas figuras contractuales que les permite operar y manejar el personal a su servicio.

Finalmente, le informamos que esta Superintendencia ha puesto a disposición de la ciudadanía un sitio de consulta al que usted puede acceder en la dirección electrónica <https://www.superservicios.gov.co/?q=normativa>, donde encontrará la normativa, jurisprudencia y doctrina sobre los servicios públicos domiciliarios, así como los conceptos emitidos por esta entidad.

Cordialmente,

ANA KARINA MÉNDEZ FERNÁNDEZ

Jefe Oficina Asesora Jurídica

<NOTAS DE PIE DE PÁGINA>.

1. Radicado 20195291244922

TEMA: FÓRMULAS Y PRÁCTICAS TARIFARIAS.

Subtemas: Impacto de arriendo de vehículos en las tarifas del servicio público de aseo. Falta de competencia de la SSPD para pronunciarse sobre actos y contratos de los prestadores.

2. "Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios".

3. "Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

4. "Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo."

5. "Por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones."

6. "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio"

7. https://www.cra.gov.co/documents/DOCUMENTO_DE_TRABAJO_Y_DE_PARTICIPACION_720.pdf

8. Se conoce como precios predatorios la práctica de vender un producto o servicio a un precio muy bajo, con la intención de expulsar a los competidores fuera del mercado, o crear barreras de entrada para los potenciales nuevos competidores.

Este documento fue tomado directamente de la página oficial de la entidad que lo emitió.