



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - Nº 935

Bogotá, D. C., jueves, 17 de septiembre de 2020

EDICIÓN DE 44 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2020 SENADO

*por medio de la cual se establece el régimen regulatorio del sector transporte, se determina el procedimiento administrativo sancionatorio y se dictan otras disposiciones.*

#### PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_ DE 2020 SENADO

“Por medio de la cual se establece el régimen regulatorio del sector transporte, se determina el procedimiento administrativo sancionatorio y se dictan otras disposiciones.”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

#### TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

##### CAPÍTULO I

#### OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN, PRINCIPIOS, CARÁCTER DE LAS NORMAS Y DEFINICIONES

**ARTÍCULO 1º. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto establecer el régimen regulatorio del sector transporte, incluyendo las faltas, sanciones, autoridades competentes y el procedimiento administrativo, así como las disposiciones relacionadas con la protección a los usuarios del servicio de transporte, servicios conexos y complementarios.

**Parágrafo.** La presente ley aplicará a los prestadores de transporte informal e ilegal.

**ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN.** La presente ley es aplicable a la actividad transportadora y portuaria, contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de los modos carretero, férreo, marítimo, fluvial, aeroportuario y portuario; y los servicios conexos y

complementarios a éstos, así como a las relaciones de consumo existentes en el sector transporte. Además, aplicará a los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de equipos y vehículos destinados al servicio público, a los propietarios y conductores de los equipos y vehículos destinados al servicio público, a las empresas de transporte público, a los sujetos que administran o ejecutan programas asociados a la prestación del servicio público de transporte, a los generadores de carga, las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito, los organismos de apoyo al tránsito, las empresas que administran u operan el sistema de control y vigilancia, los sujetos que promuevan o faciliten la prestación de servicios de transporte terrestre, desintegradoras, los prestadores de transporte informal e ilegal, y en general a las personas que violen o faciliten la infracción a las normas del sector transporte.

**ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS.** La interpretación y aplicación de la presente ley se efectuará a la luz de los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente la garantía del debido proceso, el derecho de defensa, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, el non bis in ídem, y los demás previstos en la Constitución y la Ley.

**ARTÍCULO 4º. CARÁCTER DE LAS NORMAS.** Las disposiciones contenidas en esta ley son de orden público. La Ley 1 de 1991, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 769 de 2002, la Ley 1242 de 2008, la Ley 1480 de 2011, los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Código de Comercio y el Código Civil, o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan, serán aplicables a las situaciones no reguladas por la presente ley, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis. En materia procesal, lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 y la Ley 1564 de 2012 o las normas que las adicionen, modifiquen o deroguen, serán aplicables a las situaciones no reguladas por la presente ley, en cuanto no fueren incompatibles.

<p><b>ARTÍCULO 5°. CONSECUENCIAS DE LA INFRACCIÓN DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE.</b> La infracción de las normas de transporte dará lugar una o varias de las siguientes responsabilidades:</p> <p>5.1 Responsabilidad administrativa individual, ante las autoridades de supervisión en los términos de esta ley.</p> <p>5.2 Responsabilidad patrimonial, ante los jueces de la República en los términos de la Ley.</p> <p>5.3 Responsabilidad penal individual, ante los jueces penales en los términos de la Ley 599 de 2000 y las demás que la modifiquen.</p> <p>5.4 Responsabilidad laboral y de seguridad social, ante los jueces laborales en los términos del Código Sustantivo del Trabajo y Procedimiento Laboral.</p> <p><b>ARTÍCULO 6°. DEFINICIONES.</b> Para los efectos de la presente ley, se entiende por:</p> <p>6.1 Actividad transportadora: Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas y/o bienes, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades de transporte competentes.</p> <p>6.2 Administrador de infraestructura de transporte: Es la persona encargada de la construcción, rehabilitación, mantenimiento, operación, prestación de servicios, administración y/o explotación de la infraestructura de transporte y servicios conexos y complementarios.</p> <p>6.3 Documentos de tránsito: Son los documentos exigidos por la normatividad de tránsito, incluyendo, pero no limitados a la licencia de conducción, el certificado de revisión técnico mecánica, la licencia de tránsito del vehículo, la póliza de</p>	<p>Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, licencia de tripulantes, documento que dé cuenta de la inspección técnica, patente de navegación, póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual, y los demás exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>6.4 Documentos de transporte: Son los documentos que sustentan la operación de transporte entre los cuales se encuentran, la tarjeta de operación, la planilla de despacho, la planilla de viaje ocasional, el extracto de contrato, el manifiesto de carga, Tasas de uso, registro nacional de turismo y los demás exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>6.5 Equipo de transporte: Unidad operativa autopropulsada o no, que permite el traslado de personas y/o bienes, por cualquiera de los modos de transporte, pueden ser vehículos, aeronaves, embarcaciones, naves, equipos férreos, entre otros.</p> <p>6.6 Obstrucción de las actuaciones administrativas: Se entiende que hay obstrucción cuando se impide o dificulta la realización de las actuaciones administrativas, diligencias o la labor de los funcionarios y demás intervinientes en la actuación administrativa. Existe obstrucción, entre otras, cuando:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) No se permita la realización de la visita de inspección o diligencia.</li> <li>b) Se interrumpa la visita de inspección o diligencia sin justa causa, después de iniciada.</li> <li>c) No se entregue la información o los documentos requeridos.</li> <li>d) Se oponga reserva o confidencialidad de documentos para no entregarlos.</li> <li>e) Renuencia u obstrucción a permita la práctica de testimonios, interrogatorios u otras pruebas.</li> </ul>
<p>f) Se altere la documentación requerida por la entidad, o</p> <p>g) Destruir, modificar, dirigir, impedir, ocultar o falsificar elementos de prueba dentro de la actuación administrativa.</p> <p>6.7 Servicios complementarios: Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar el servicio de transporte, tales como el recaudo de las tarifas, el control, la gestión de flota, administradores de infraestructura, fabricantes, ensambladores, distribuidores de equipos, generadores de carga, administradoras de sistemas de control y vigilancia, desintegradores, operadores portuarios, entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo.</p> <p>6.8 Servicio público de transporte: Es aquel que se ofrece a la comunidad o terceros para satisfacer sus necesidades de movilización de personas o cosas de un lugar a otro, a cambio de una contraprestación, de acuerdo con los equipos y la normatividad existente para ello.</p> <p>6.9 Transporte privado: Es aquel dispuesto por personas naturales o jurídicas para satisfacer sus necesidades particulares, propias o familiares, utilizando equipos propios y para el que no existe una contraprestación a cambio.</p> <p>6.10 Usuario del sector transporte: Será considerado usuario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera el ticket o sea beneficiario del mismo.</li> <li>b) Toda persona natural que es transportada de un lugar a otro, en virtud de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.</li> <li>c) Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice el servicio público de transporte de carga, cualquiera que sea su</li> </ul>	<p>naturaleza, para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica; exceptuando lo dispuesto por la ley en materia de servicios postales.</p> <p>d) Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice aquellos servicios que ofrecen los organismos de apoyo al tránsito.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO II</b> <b>AUTORIDADES SANCIONATORIAS COMPETENTES</b></p> <p><b>ARTÍCULO 7°. SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.</b> La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de conocer en forma exclusiva los asuntos de radio de acción nacional, adelantar las acciones administrativas sancionatorias, y adoptar las medidas administrativas a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte y los derechos de los usuarios del sector transporte en todos sus modos; respecto de:</p> <p>7.1 Los prestadores de servicio público de transporte de los modos terrestre, aéreo, acuático, transporte por cable, férreo y demás sistemas de transporte que se reglamenten y las demás formas que impliquen el traslado de personas o mercancía, independientemente del medio mediante el cual se realice.</p> <p>7.2 Las personas naturales o jurídicas que forman parte de la cadena logística de transporte en cada uno de sus modos, presten servicios conexos y complementarios y a los operadores de servicios turísticos con vehículos propios, de conformidad con las leyes 300 de 1996 y 336 de 1996, aquellas que las modifiquen o adicionen, así como sus decretos reglamentarios.</p>

<p>7.3 Los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de equipos y vehículos destinados al servicio público de transporte.</p> <p>7.4 Los propietarios de los equipos y vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>7.5 Las empresas de transporte público del radio de acción nacional.</p> <p>7.6 Los propietarios, representantes legales, directivos y revisores fiscales de las empresas de servicio público de transporte.</p> <p>7.7 Los conductores de los equipos y vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>7.8 Las empresas que prestan servicios conexos al transporte público.</p> <p>7.9 Los sujetos que administran o ejecutan programas asociados a la prestación del servicio público de transporte, tales como los programas de seguridad vial. Se excluyen de vigilancia, inspección y control las entidades financieras que administran los fondos de reposición para atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de servicio de transporte público terrestre.</p> <p>7.10 Los generadores de carga.</p> <p>7.11 Los organismos de tránsito.</p> <p>7.12 Los organismos de apoyo al tránsito.</p> <p>7.13 Las empresas que administran u operan el sistema de control y vigilancia - SICOV, o el que haga sus veces.</p>	<p>7.14 Quienes promuevan o faciliten la prestación de servicios de transporte público no autorizados, transporte ilegal e informal.</p> <p>7.15 Las sociedades portuarias.</p> <p>7.16 Los operadores portuarios.</p> <p>7.17 Los administradores, contratistas o concesionarios de infraestructura, servicios conexos y complementarios.</p> <p>7.18 Las autoridades y entidades que integran el Sistema Nacional de Transporte, exceptuando al Ministerio de Transporte.</p> <p>7.19 Las autoridades territoriales y/o administrativas de transporte y tránsito.</p> <p>7.20 Aquellas personas naturales o jurídicas u otras formas asociativas que violen las normas, faciliten su infracción o realicen ilegalmente actividades relacionadas con la prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos o complementarios y su infraestructura. La función de que trata el presente artículo será ejercida sin perjuicio de las demás funciones que por ley o demás disposiciones normativas le hayan sido atribuidas a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>Parágrafo Primero.</b> Para efectos del ejercicio de sus funciones, los sujetos activos del presente régimen también serán sujeto de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de los sujetos previstos como tales en otras normas vigentes.</p> <p><b>Parágrafo Segundo.</b> La Superintendencia de Transporte es competente en relación con los servicios derivados de los contratos de concesión, así como de los servicios conexos y complementarios destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación,</p>
<p>así como de la operación, construcción y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte terrestre, fluvial, marítima, y aeroportuaria.</p> <p><b>Parágrafo Tercero.</b> La Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil mantendrá las competencias que a la fecha tiene en materia de transporte aéreo, de conformidad con las normas vigentes en la materia. La función de protección de usuarios del servicio de transporte aéreo está a cargo de la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>Parágrafo Cuarto.</b> Competencia residual. Corresponde a la Superintendencia de Transporte, el conocimiento de todo asunto que no esté atribuido expresamente por ley a otra entidad.</p> <p><b>ARTÍCULO 8°. AUTORIDAD SANCIONATORIA DEL NIVEL TERRITORIAL.</b> Las autoridades de transporte competentes de cada jurisdicción o en quien éstas deleguen, serán las encargadas de adelantar las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte, respecto de:</p> <p>8.1 Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, municipal, distrital o metropolitano.</p> <p>8.2 Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual.</p> <p>8.3 Las empresas de servicio público de transporte mixto en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano.</p> <p>8.4 Las empresas operadoras de Sistemas Integrados de Transporte Masivo.</p> <p>8.5 Las empresas operadoras del servicio de transporte o entes gestores de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Público.</p>	<p>8.6 Empresas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.</p> <p>8.7 Entes gestores y operadores de recaudo de sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público, sistemas integrados de transporte público, transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.</p> <p><b>ARTÍCULO 9°. COMPETENCIA PREFERENTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.</b> En todo caso la Superintendencia de Transporte podrá de oficio iniciar o asumir la actuación administrativa iniciada por la autoridad sancionatoria del nivel territorial, previo a la expedición del acto administrativo que decide el asunto de fondo por parte de tal autoridad. En dicho caso, la autoridad sancionatoria del nivel territorial suspenderá la actuación y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Transporte, conocerá de ésta la Dirección de Investigaciones en primera instancia, ésta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final, aplicando las disposiciones legales respecto del ejercicio de sus competencias y facultades.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Procede el ejercicio de la competencia preferente por la Superintendencia de Transporte para asumir y desplazar en el conocimiento de actuaciones a otras autoridades, de oficio o a petición de cualquier persona, cuando se presente alguna de las siguientes circunstancias:</p> <p>a) Que el asunto provoque o comprometa un impacto de orden social, económico, político o institucional, o genere connotación especial de la opinión pública, de alcance nacional o territorial.</p>

<p>b) Que se advierta razonadamente que para la garantía de los principios que rigen el proceso administrativo, es procedente que la actuación la adelante directamente la Superintendencia de Transporte.</p> <p>c) Que directamente la Superintendencia de Transporte considere que un determinado caso debe ser asumido para garantizar el cumplimiento de los fines esenciales inherentes a la Entidad, en virtud de los mandatos constitucionales que le rigen.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO III</b> <b>DISPOSICIONES PROCEDIMENTALES</b></p> <p><b>ARTÍCULO 10°. PROCEDIMIENTO APLICABLE.</b> Las actuaciones administrativas contempladas en la presente ley se adelantarán de conformidad con lo establecido en la Ley 1437 de 2011 o la norma que la modifique, adicione o derogue; y en lo no previsto en este último, en las del Código General del Proceso.</p> <p><b>ARTÍCULO 11°. PROPÓSITOS DE LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS.</b> La Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte territorial o en quien ellos se encomiende la función, en la jurisdicción de su competencia, velará por el libre acceso, seguridad y legalidad en aras de contribuir a una logística eficiente del sector transporte. Los anteriores propósitos se tendrán en cuenta al momento de resolver la necesidad de iniciar o no una investigación, sin que por este solo hecho se afecte el juicio de ilicitud de la conducta.</p> <p><b>Parágrafo Primero.</b> En ejercicio de sus funciones, la Superintendencia de Transporte podrá instruir a sus vigilados sobre la manera como deben cumplirse las disposiciones de que trata la presente ley, fijar los criterios que faciliten su cumplimiento y señalar los procedimientos para su aplicación.</p>	<p><b>Parágrafo Segundo.</b> En sus actuaciones las autoridades priorizarán la investigación de conductas que involucren la prestación del servicio de transporte informal o ilegal.</p> <p><b>ARTÍCULO 12°. PUBLICACIÓN DE LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS.</b> La Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte territorial o en quien ellos se encomiende la función, en la jurisdicción de su competencia, publicará en su página web, las aperturas de investigación por infracciones a las normas de transporte, y las decisiones sancionatorias; una vez en firme. Cuando haya lugar a ello, en las publicaciones se invitará a los terceros interesados a participar en las actuaciones, previo cumplimiento de los requisitos legales.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Se podrá ordenar la publicación de un aviso de los actos administrativos referidos en un diario de circulación regional o nacional; así como los enunciados, obrando la debida motivación para ello publicación de otros actos administrativos diferentes a los enunciados, obrando la debida motivación para ello.</p> <p><b>ARTÍCULO 13°. MEDIDAS PREVENTIVAS.</b> La Superintendencia de Transporte, con criterios de proporcionalidad y razonabilidad, podrá adoptar medidas temporales o definitivas a efectos de precaver o superar situaciones de grave alteración en la prestación del servicio público de transporte o actividades portuarias, vulneración de los derechos de los usuarios, y/o de cualquier otra circunstancia que atente contra la utilización de la infraestructura del país.</p> <p>13.1 La orden de suspensión inmediata de conductas que puedan resultar contrarias a las disposiciones señaladas en las normas de transporte.</p> <p>13.2 La suspensión de la habilitación de las empresas.</p>
<p>13.3 La orden de bloqueo temporal de acceso al medio de comercio electrónico que se utilice por cualquier de los sujetos señalados en el artículo 6 de esta ley, que viole o facilite la violación de normas de transporte, hasta por 180 días.</p> <p>13.4 El cierre temporal del establecimiento de comercio que se utilice por cualquier de los sujetos señalados en el artículo 2 de esta ley, que viole o facilite la violación de normas de transporte, hasta por 180 días.</p> <p>13.5 La orden de suspender la actividad de la empresa, cuando ponga en riesgo la vida, salud o integridad de las personas.</p> <p>13.6 Ordenar las medidas necesarias para evitar que se cause daño o perjuicio a los usuarios por la violación de las normas del sector.</p> <p>13.7 Ordenar, de conformidad con las disposiciones legales existentes, la inmovilización o retención de vehículos.</p> <p>13.8 Ordenar la respectiva anotación en el sistema Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y/o en el Registro Nacional de Despacho de Carga - RNDC cuando se trate de vehículos con omisiones en su registro inicial.</p> <p>13.9 Ordenar, como medida definitiva o preventiva el cese y la difusión correctiva en las mismas o similares condiciones de la difusión original, a costa del anunciante, de la publicidad que no cumpla con los requisitos establecidos en la ley y ordenar, si es del caso, las medidas necesarias para evitar que se induzca nuevamente a error o se cause o agrave el daño o perjuicio a los usuarios del sector transporte. Los costos en que incurra la autoridad competente con ocasión de las medidas preventivas correrán por cuenta del sujeto obligado a dar cumplimiento a la medida.</p>	<p><b>ARTÍCULO 14°. BENEFICIOS POR COLABORACIÓN.</b> La Superintendencia de Transporte podrá conceder beneficios a las personas naturales o jurídicas que hubieren participado en una conducta que viole las normas de transporte público terrestre, marítimo, fluvial, portuario, concesiones e infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, así como de protección de usuarios, en caso que informen a la Superintendencia acerca de la existencia de dicha conducta y/o colaboren con la entrega de información y de pruebas, incluida la identificación de los demás participantes de ser el caso, aun cuando ya se encuentre adelantando la correspondiente actuación. Lo anterior, de conformidad con las siguientes reglas:</p> <p>14.1 Los beneficios podrán incluir la exoneración total o parcial de la multa que le sería impuesta. No podrán acceder a los beneficios el instigador o promotor de la conducta.</p> <p>14.2 La Superintendencia de Transporte establecerá si hay lugar a la obtención de beneficios y los determinará en función de la calidad y utilidad de la información que se suministre, teniendo en cuenta los siguientes factores:</p> <p>a) La eficacia de la colaboración en el esclarecimiento de los hechos y en la represión de las conductas, entendiéndose por colaboración con las autoridades el suministro de información y de pruebas que permitan establecer la existencia, modalidad, duración y efectos de la conducta, así como la identidad de los responsables, su grado de participación y el beneficio obtenido con la conducta ilegal.</p> <p>b) La oportunidad en que las autoridades reciban la colaboración.</p> <p><b>ARTÍCULO 15°. PRUEBAS POR MEDIOS ELECTRÓNICOS.</b> Las pruebas se decretarán y practicarán de conformidad con las disposiciones establecidas en el Código General del Proceso, incluyendo aquellas solicitadas, decretadas y practicadas por medios electrónicos.</p>

<p><b>Parágrafo.</b> El Gobierno Nacional adoptará las medidas necesarias para que la Superintendencia de Transporte cuente con las condiciones para generar, archivar y comunicar mensajes de datos para la práctica de pruebas por medios electrónicos.</p> <p><b>ARTÍCULO 16°. RESERVA.</b> En las actuaciones administrativas adelantadas por la Superintendencia de Transporte o la autoridad sancionatoria territorial o en quien ellos se encomiende la función, en la jurisdicción de su competencia, se aplicarán las siguientes reglas:</p> <p>16.1 Los documentos y diligencias relacionados con una misma actuación administrativa se organizarán en un solo expediente, en el cual se acumularán, con el fin de evitar decisiones contradictorias, de oficio o a petición de interesado.</p> <p>Los sujetos que entreguen información a la Superintendencia de Transporte deberán identificar cuáles documentos tienen carácter reservado, precisando la causal legal y solicitando a la autoridad que se mantenga en cuaderno reservado. Para ello, deberán presentar, junto con el documento contentivo de la información sobre la que solicitan la reserva, un resumen no confidencial del mismo. La Superintendencia deberá en estos casos incluir los resúmenes en el expediente público y abrir otro cuaderno, de carácter reservado, en el que se incluirán los documentos completos.</p> <p>16.2 Los documentos que por mandato de la Constitución Política o de la ley tienen el carácter de reservados obrarán dentro del expediente en cuaderno separado.</p> <p>16.3 Cualquier persona tendrá derecho a examinar los expedientes en el estado en que se encuentren y a obtener copias y certificaciones sobre los mismos, salvo los documentos o cuadernos sujetos a reserva. La Autoridad conformará los cuadernos públicos y reservados para esos efectos.</p>	<p>También serán objeto de reserva las actas de los Comités Internos de la Superintendencia de Transporte.</p> <p>16.4 La averiguación preliminar, hasta antes del acto administrativo de apertura de investigación, será reservada; en protección del buen nombre de las empresas en los mercados.</p> <p>16.5 En caso que la actuación inicie por denuncia y con el objeto de evitar retaliaciones en los mercados, el denunciante podrá solicitar que se mantenga bajo reserva su identidad.</p> <p>16.6 En caso que la actuación inicie por denuncia y con el objeto de evitar retaliaciones en los mercados, el denunciante podrá solicitar que se mantenga bajo reserva su identidad.</p> <p><b>ARTÍCULO 17°. NOTIFICACIONES Y COMUNICACIONES.</b> Las resoluciones de apertura de investigación, la que pone fin a la actuación y la que decide los recursos contra actos administrativos definitivos, deberán notificarse personalmente. De no ser posible, se deberán efectuar de conformidad con lo previsto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Los demás actos administrativos que se expidan, se comunicarán a la dirección que para estos propósitos suministre el investigado o apoderado y, en ausencia de ella, a la dirección física o de correo electrónico que aparezca en el registro mercantil del investigado.</p> <p>Las notificaciones de que trata el presente artículo estarán sujetas a las disposiciones del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p>
<p><b>ARTÍCULO 18°. CADUCIDAD DE LA FACULTAD SANCIONATORIA.</b> La facultad para imponer una sanción por la violación de las normas del sector transporte o la violación de los derechos de los usuarios, caducará transcurridos tres (3) años contados desde la ejecución de la conducta violatoria o del último hecho constitutivo de la misma en los casos de conductas de tracto sucesivo, sin que el acto administrativo sancionatorio haya sido expedido y notificado.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO IV CONDUCTAS SANCIONABLES DEL RADIO DE ACCIÓN NACIONAL</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO I INFRACCIONES GENERALES</b></p> <p><b>ARTÍCULO 19°. INFRACCIONES GENERALES EN EL SECTOR TRANSPORTE.</b> Los sujetos señalados en los artículos 7 y 8 de esta ley serán responsables por:</p> <p>19.1 No reportar la información o no acatar las solicitudes de información de la Superintendencia de Transporte o de la autoridad de transporte y tránsito competente, las órdenes e instrucciones que impartan, u obstruir las actuaciones administrativas.</p> <p>19.2 Cualquiera otra forma de incumplimiento o violación de las disposiciones legales, reglamentarias o regulatorias.</p> <p>19.3 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>19.4 No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero en condición de discapacidad.</p>	<p>19.5 No contar con el personal capacitado para la atención de personas en condición de discapacidad.</p> <p>19.6 No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas en condición de discapacidad.</p> <p>19.7 Negar la prestación del servicio a personas en condición de discapacidad acompañadas de su animal de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca y la tipología del respectivo vehículo permita el transporte del animal en forma adecuada, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.</p> <p>19.8 No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, para contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.</p> <p>19.9 No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención de las peticiones, quejas, denuncias, y reclamos presentados por los usuarios.</p> <p>19.10 No respetar las normas o regulación económica o políticas tarifarias existentes determinados por la autoridad competente, para cada modalidad de transporte</p> <p>19.11 No implementación de los sistemas de autogestión o de prevención y control de lavado de activos, financiación del terrorismo y financiamiento de la proliferación de armas de destrucción masiva.</p>

<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II</b> <b>INFRACCIONES RELACIONADAS CON LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE</b></p> <p><b>ARTÍCULO 20°. INFRACCIONES AL RÉGIMEN SUBJETIVO:</b> Los sujetos que sean objeto de supervisión subjetiva por parte de la Superintendencia de Transporte, así como sus administradores, serán responsables y podrán ser sancionados por la violación de sus estatutos o del régimen de inspección, vigilancia y control subjetivo establecido en el capítulo IX de la Ley 222 de 1995 y en la Ley 79 de 1988, o la que las modifique, adicione o derogue.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los administradores también serán responsables y podrán ser sancionados por constituir personas jurídicas, sociedades comerciales o entidades del sector solidario, para la prestación del servicio público de transporte sin el lleno de los requisitos legales.</p> <p><b>ARTÍCULO 21°. DIRECTIVOS, REPRESENTANTES LEGALES, ADMINISTRADORES Y DEMÁS SUJETOS QUE ADMINISTRAN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.</b> Los directivos, representantes legales, administradores y demás sujetos que administran la infraestructura de transporte, que colaboren, faciliten, autoricen, ejecuten o toleren conductas que tengan como propósito o efecto la afectación de los principios de accesibilidad, seguridad y calidad del transporte y con ellas afecten de forma grave las condiciones de la infraestructura y de la prestación del servicio de transporte, sin criterios de razonabilidad y proporcionalidad que las fundamenten y justifiquen, podrán ser investigados y sancionados en los términos de la presente ley.</p> <p><b>ARTÍCULO 22°. RESPONSABILIDAD DE LOS DIRECTIVOS Y REPRESENTANTES LEGALES DE LAS PERSONAS JURÍDICAS QUE ADMINISTRAN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.</b> Los directivos y representantes legales de las personas jurídicas que administran la infraestructura de transporte, que con sus</p>	<p>decisiones colaboren, faciliten, autoricen, ejecuten o toleren conductas que tengan como efecto o propósito la afectación de los principios de accesibilidad, seguridad y calidad del transporte, podrán ser investigados y sancionados en los términos de la presente ley cuando con ellas se afecte de forma grave las condiciones de la infraestructura y/o de la prestación del servicio de transporte, y no existan criterios de razonabilidad y proporcionalidad que las fundamenten y justifiquen.</p> <p><b>ARTÍCULO 23°. FRANJA DE SEGURIDAD.</b> Con el fin de proteger la integridad de los usuarios y conservar el espacio público, será obligación para los administradores de la infraestructura de transporte poner en conocimiento de las autoridades competentes la invasión de las fajas de retiro obligatorio o zonas de aislamiento o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional, así como su uso indebido por parte de cualquier persona, empresa o autoridad, especialmente, cuando se trate de prevenir la propagación de focos de infección, accidentalidad y la realización de actividades no autorizadas por la ley. La omisión de esta obligación acarreará investigaciones y sanciones en los términos de esta Ley.</p> <p><b>ARTÍCULO 24°. ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURA.</b> Los administradores de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y complementarios serán responsables:</p> <p>24.1 Cuando la infraestructura, sus componentes, así como los servicios conexos y complementarios, tengan condiciones que contraríen las condiciones de seguridad que se predica de aquellas tengan condiciones que contraríen las condiciones de seguridad que se predica de aquellas y/o faciliten la ocurrencia de siniestros.</p> <p>24.2 Cuando sucedan situaciones que conlleven a la suspensión o alteración en la prestación del servicio público de transporte originadas por la propagación de focos de infección, por la carencia de controles preventivos de salubridad e</p>
<p>higiene, o por no adoptar las medidas que se consideren razonables para mitigar su impacto.</p> <p>24.3 Cuando se vulneren los principios de accesibilidad, seguridad y calidad del transporte, y con ello se afecte de forma grave la conectividad de la infraestructura de transporte por la congestión y/o la suspensión y/o la alteración en la prestación de este servicio público. En todo caso, se considera que los administradores de la infraestructura son responsables por la afectación de la conectividad únicamente cuando se demuestre la concurrencia de:</p> <p>a) La afectación negativa en el nivel de la prestación del servicio de la infraestructura de transporte.</p> <p>b) El impacto grave a quienes hagan uso de la infraestructura y,</p> <p>c) La no adopción de medidas por parte del administrador de la infraestructura de transporte que razonablemente debieron ser implementadas con el fin de mitigar o conjurar la situación crítica, más aun, cuando esta resultaba previsible.</p> <p>24.4 Cuando la infraestructura del transporte puesta al servicio de quienes hagan uso de esta no tenga ni conserve condiciones de cobertura y accesibilidad, de conformidad con la normatividad vigente en la materia.</p> <p>24.5 Los administradores de la infraestructura de transporte también podrán ser responsables por:</p> <p>a) Negarse sin justa causa a la prestación del servicio.</p> <p>b) No tener en buen estado los equipos para la prestación del servicio y aquellos destinados para el uso de la infraestructura.</p>	<p>c) No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura, derivados de las actividades de supervisión adelantadas por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>d) No implementar, en el menor tiempo posible, acciones que mejoren las condiciones de la infraestructura del transporte, cuando resulten necesarias para superar circunstancias concretas que puedan comprometer la calidad y/o la seguridad en la prestación del servicio público de transporte, una vez las mismas se encuentren debidamente evidenciadas por autoridad competente.</p> <p>e) No adoptar o implementar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad.</p> <p>f) No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peaje, tasa de uso, tiquete de báscula, y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.</p> <p>g) Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte, de su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.</p> <p>h) Permitir o prohibir la operación de la infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios, sin atender los criterios y condiciones determinadas por las normas de transporte o infraestructura.</p> <p>i) No contar, no mantener actualizado o no darle aplicación al reglamento técnico de operaciones o a los manuales operativos o cualquier otro instrumento que tenga como propósito la operación, mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte la cual debe estar dispuesta para la prestación de este servicio público en los términos previstos en la normatividad del sector.</p>



<p>j) No adoptar las medidas que le sean exigibles de acuerdo con la normatividad vigente para el funcionamiento del sistema de interoperabilidad de recaudo electrónico vehicular IP/REV. El Gobierno Nacional reglamentará lo correspondiente dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, considerando las circunstancias particulares de cada contrato de concesión</p> <p><b>ARTÍCULO 25°. EXCEPCIÓN AL RÉGIMEN.</b> Quedarán exceptuadas la Nación, las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio de Transporte, cuando tengan a su cargo la infraestructura de transporte.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO III</b> <b>INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE</b></p> <p><b>ARTÍCULO 26°. FABRICANTES, ENSAMBLADORES Y DISTRIBUIDORES DE EQUIPOS.</b> Los fabricantes, importadores, ensambladores y distribuidores de equipos y vehículos de transporte terrestre destinados al servicio público serán responsables por no cumplir con la reglamentación técnica para accesibilidad, de peso y dimensiones, o de condiciones de seguridad y comodidad de los vehículos, expedida por la autoridad competente.</p> <p><b>ARTÍCULO 27°. PROPIETARIOS, TENEDORES O POSEEDORES DE EQUIPOS.</b> Los propietarios, tenedores o poseedores de equipos destinados al servicio público de transporte en el radio de acción nacional, serán responsables por:</p> <p>27.1 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.</p>	<p>27.2 Tolerar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de las obligaciones de tránsito y transporte que le asisten para ello.</p> <p>27.3 Realizar directamente o indirectamente actividades comerciales que corresponden a la empresa de transporte, incluyendo conseguir clientes y contratos.</p> <p>27.4 No acatar las instrucciones del representante legal de la empresa de transporte para la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>27.5 Promover, permitir, tolerar o realizar la alteración de las condiciones técnicas del equipo, los dispositivos asociados a la prestación del servicio, o de la información de registro automotor.</p> <p>27.6 Obstruir o no cumplir con el plan de rodamiento dispuesto por la empresa para la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>27.7 Abandonar o negarse, sin justa causa, la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>27.8 Permitir, promover, tolerar o realizar la prestación del servicio público de transporte con equipos que hayan cumplido su vida útil o su tiempo de uso, cuando haya lugar.</p> <p>27.9 Permitir, facilitar, propiciar o tolerar, el transporte de sustancia estupefaciente, contrabando o lavado de activos o contrabando, falsificación o adulteración de documentos.</p> <p>27.10 Permitir o propiciar el transporte de mercancías que exceda los límites de pesos y dimensiones sin portar los permisos respectivos.</p>
<p><b>ARTÍCULO 28°. CONDUCTORES DE EQUIPOS.</b> Los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte de radio de acción nacional, serán responsables por:</p> <p>28.1 No informar al propietario, poseedor, tenedor del equipo o a la empresa de las fallas o desperfectos del equipo que afecten la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>28.2 Transportar mercancía que supere los límites de pesos y dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos.</p> <p>28.3 Transportar un número de pasajeros que excedan la capacidad establecida en la ficha técnica de homologación.</p> <p>28.4 Prestar el servicio de transporte de carga sin portar los documentos de transporte.</p> <p>28.5 Realizar el mantenimiento preventivo o correctivo en sitios no establecidos por la empresa de servicio público de transporte.</p> <p>28.6 No permitir la práctica aleatoria de la prueba de alcoholimetría y sustancias psicoactivas en la infraestructura de transporte.</p> <p>28.7 Permitir, facilitar, propiciar o tolerar, el transporte de sustancia estupefaciente, contrabando o lavado de activos o contrabando, falsificación o adulteración de documentos.</p> <p>28.8 No permitir la práctica aleatoria de la prueba de alcoholimetría y sustancias psicoactivas en la infraestructura de transporte.</p>	<p><b>ARTÍCULO 29°. TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE.</b> Las terminales de transporte terrestre serán responsables por:</p> <p>29.1 No capacitar anualmente al personal operativo dependiente directo de la terminal que ejerce funciones relacionadas con la atención integral al pasajero.</p> <p>29.2 No contar con el personal operativo dependiente del terminal transporte capacitado para la atención de personas en condición de discapacidad.</p> <p>29.3 No cumplir con los reglamentos establecidos para los programas de medicina preventiva relacionados con efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría y sustancias psicoactivas a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados de la respectiva terminal.</p> <p>29.4 Permitir el despacho de equipos que no hayan pagado la tasa de uso correspondiente.</p> <p>29.5 Permitir el despacho de equipos de servicio especial que no estén autorizados o que no tengan suscrito contratos de transporte de alta temporada con las empresas de transporte de pasajeros por carretera.</p> <p>29.6 Cobrar la tasa de uso a equipos que no acrediten los documentos de tránsito y los documentos de transporte exigidos por la normatividad.</p> <p>29.7 Cobrar valores diferentes a los fijados por parte del Ministerio de Transporte por concepto de tasa de uso.</p> <p>29.8 No depositar los dineros diarios e íntegramente en la cuenta que correspondan al programa de seguridad vial y que para tal efecto establezca el organismo administrador del referido programa.</p>

<p>29.9 Realizar actividades diferentes a las establecidas y definidas por el manual operativo para cada área.</p> <p>29.10 Permitir el ascenso o descenso de los pasajeros a los equipos en sitios diferentes a las plataformas destinadas para tal fin en la infraestructura de transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 30°. ADMINISTRADORES DE PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL.</b> Los administradores de los programas de seguridad vial serán responsables por:</p> <p>30.1 No contar con personal idóneo para la práctica de exámenes de fatiga, alcoholimetría u otros exámenes determinados por la normatividad aplicable.</p> <p>30.2 No realizar los exámenes de fatiga, alcoholimetría u otros exámenes dispuestos por la normatividad aplicable en la materia.</p> <p>30.3 No destinar el dinero recaudado para los programas de seguridad vial, en la ejecución de los exámenes y demás programas a que haya lugar según la normatividad aplicable.</p> <p><b>ARTÍCULO 31°. GENERADORES DE CARGA.</b> Los generadores de carga serán responsables por:</p> <p>31.1 Contratar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga con personas jurídicas o naturales no habilitadas para la prestación del servicio en esta modalidad.</p> <p>31.2 Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo, en los casos que la reglamentación exige realizarlo con las empresas de transporte.</p>	<p>31.3 Contratar la prestación del servicio con equipos con omisiones en su registro inicial.</p> <p>31.4 No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase, seguridad y disposición final de la carga.</p> <p>31.5 No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase, seguridad y disposición final de mercancías peligrosas, controladas o restringidas.</p> <p>31.6 Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con pesos o dimensiones superiores a las establecidas en las disposiciones legales o reglamentarias.</p> <p>31.7 No llevar registro o no dar certificación o información de los pesos o dimensiones de la carga transportada.</p> <p>31.8 No informar a la empresa de transporte la calidad o naturaleza de la carga.</p> <p>31.9 No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa, controlada o restringida de la carga.</p> <p>31.10 Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino.</p> <p>31.11 No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la ley, o en el contrato de transporte o suministro de transporte, o en el contrato de operación logística.</p> <p>31.12 No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos en las reglamentaciones de los nodos de transporte, afectando la cadena logística.</p>
<p>31.13 Cobrar valores a las empresas, propietarios o conductores de los vehículos, no pactados dentro del valor del contrato de transporte.</p> <p>31.14 No disponer de la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga, para cargue y descargue en los lugares de origen y destino.</p> <p><b>ARTÍCULO 32°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTEN SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS.</b> Las empresas de transporte que presten servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros serán responsables por:</p> <p>32.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>32.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa.</p> <p>32.3 Prestar el servicio público de transporte, sin cumplir o mantener los requisitos habilitantes exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>32.4 Prestar el servicio público de transporte, con equipos que no cuenten con los documentos de tránsito y/o documentos de transporte exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>32.5 Prestar el servicio público de transporte con equipos que superen la vida útil o tiempo de uso fijada en la normatividad vigente.</p> <p>32.6 No realizar el mantenimiento preventivo y correctivo exigido en la normatividad vigente sobre todos los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte; ni contar con los respectivos soportes con los cuales se presta el servicio público de transporte; ni contar con los respectivos soportes, los cuales no podrán ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p>	<p>32.7 No controlar la actividad y estado de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>32.8 No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>32.9 No vigilar ni constatar la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>32.10 No efectuar, cuando sea el caso, la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>32.11 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por la autoridad competente, cuando haya lugar.</p> <p>32.12 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p> <p>32.13 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes, de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>32.14 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en equipos no homologados para esta modalidad de servicio, de acuerdo con la normatividad vigente.</p>



<p>32.15 Permitir la prestación del servicio público de transporte en equipos que no cumplan con los equipamientos y características necesarios para las condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.</p> <p>32.16 No presentar a la Superintendencia de Transporte oportunamente el programa de seguimiento y control de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio, o su equivalente, o a la que corresponda según la ley.</p> <p>32.17 No contar con los equipos mínimos de capacidad transportadora autorizada.</p> <p>32.18 No expedir a los propietarios de los equipos vinculados la documentación en la cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.</p> <p>32.19 No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos de transporte al propietario, poseedor o tenedor del vehículo cuando este haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.</p> <p>32.20 Cobrar a los propietarios de los equipos por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, un valor mayor al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.</p> <p>32.21 Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo, cuando haya lugar a los propietarios, afiliados y socios.</p> <p>32.22 Retener, sin justa causa, los documentos de transporte.</p> <p>32.23 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.</p> <p>32.24 Cobrar por la expedición de los documentos de transporte.</p>	<p>32.25 Permitir la operación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.</p> <p>32.26 Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>32.27 Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p>32.28 No acondicionar en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad</p> <p>32.29 Permitir la prestación del servicio público de transporte llevando pasajeros de pie, cuando ello no estuviera autorizado.</p> <p>32.30 Exigir sumas de dinero o constitución de garantías por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los equipos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.</p> <p>32.31 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte.</p> <p>32.32 No mantener actualizado el estado de habilitación en el registro mercantil.</p>
<p><b>ARTÍCULO 33°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA.</b> En adición a las infracciones previstas para las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros, las empresas de transporte que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera serán responsables por:</p> <p>33.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>33.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p> <p>33.3 No tener implementado el fondo de reposición de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.</p> <p>33.4 No depositar o trasladar los recursos correspondientes al fondo de reposición, de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>33.5 Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.</p> <p>33.6 No devolver el dinero del fondo de reposición a quien corresponda una vez se desvincule el equipo de la empresa.</p> <p>33.7 Prestar el servicio público de transporte de pasajeros por carretera, en rutas, horarios o frecuencias diferentes de las que le fueron adjudicadas, de conformidad con la normativa aplicable.</p> <p>33.8 Cambiar las condiciones bajo las cuales se concedió la autorización de nivel de servicio.</p>	<p>33.9 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa.</p> <p>33.10 Permitir la operación de los equipos sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores.</p> <p>33.11 No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo de adjudicación de la ruta.</p> <p>33.12 Disminuir el servicio de cada ruta en más de un 30%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.</p> <p>33.13 Abandonar el servicio autorizado, de conformidad con la normativa aplicable.</p> <p>33.14 No contar o mantener en sus archivos los estudios y estructuras de costos que den origen al cálculo de las tarifas.</p> <p>33.15 Cobrar una tarifa inferior diferente a la establecida, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p><b>ARTÍCULO 34°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO DE RADIO DE ACCIÓN NACIONAL.</b> En adición a las infracciones previstas para las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros para el radio de acción nacional, las empresas de transporte que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor mixto serán responsables por:</p> <p>34.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>34.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p>

<p>34.3 No tener implementado el fondo de reposición, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.</p> <p>34.4 No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando de acuerdo con la normativa aplicable.</p> <p>34.5 Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.</p> <p>34.6 No devolver el dinero del fondo de reposición a quien corresponda una vez se desvincule el equipo de la empresa.</p> <p>34.7 Prestar el servicio público de transporte en rutas, horarios, frecuencias o zonas de operación diferentes de las que le fueron autorizadas.</p> <p>34.8 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>34.9 No iniciar la prestación del servicio público de transporte en el término señalado en el acto administrativo correspondiente, en caso de que así se haya establecido por la autoridad competente.</p> <p>34.10 No iniciar la prestación del servicio público de transporte en el término señalado en el acto administrativo correspondiente, en caso que así se haya establecido por la autoridad competente.</p> <p>34.11 Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 30%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.</p> <p>34.12 Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.</p>	<p>34.13 Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo, de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>34.14 Cobrar una tarifa diferente a la establecida, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p>34.15 No reportar a la autoridad de vigilancia, inspección y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación actualizada del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.</p> <p>34.16 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.</p> <p>34.17 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>34.18 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.</p> <p>34.19 Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.</p> <p>34.20 Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.</p>
<p>34.21 Dejar y recoger pasajeros en sitios diferentes a los autorizados por la autoridad competente.</p> <p>34.22 Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.</p> <p>34.23 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p><b>ARTÍCULO 35°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL.</b> En adición a las infracciones previstas para las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros, las empresas de transporte que prestan el servicio público de transporte especial serán responsables por:</p> <p>35.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>35.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa.</p> <p>35.3 No tener implementado el programa de reposición de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.</p> <p>35.4 No hacer el depósito o transferencia correspondiente al programa de reposición, cuando de acuerdo con el reglamento corresponda.</p> <p>35.5 Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el programa de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.</p>	<p>35.6 Recoger o dejar pasajeros en lugares diferentes de los sitios acordados por las partes.</p> <p>35.7 No reportar a la autoridad de vigilancia, inspección y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación actualizada del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.</p> <p>35.8 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos determinados o su modificación a la autoridad de vigilancia, inspección, y control de transporte competente.</p> <p>35.9 Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.</p> <p>35.10 Cobrar por la expedición del extracto de contrato.</p> <p>35.11 No contar con cinturones de seguridad en todas las sillas.</p> <p>35.12 Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante mayor de edad con capacitación mínima en primeros auxilios.</p> <p>35.13 No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o tenerlo en mal estado de funcionamiento.</p> <p>35.14 Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato, debida y totalmente diligenciado por la empresa, o llevarlo con tachaduras o enmendaduras.</p> <p>35.15 Expedir un extracto de contrato sin tener un contrato que lo soporte.</p> <p>35.16 No haber suscrito los contratos que sustenten la capacidad transportadora.</p>

<p>35.17 Celebrar convenios de colaboración, o permitir la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, con empresas o personas no habilitadas en esta modalidad.</p> <p>35.18 Contratar o permitir la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial con empresas no habilitadas en esta modalidad.</p> <p>35.19 No reportar a la Superintendencia de Transporte y al sistema de información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, los convenios de colaboración empresarial y contratos con empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en periodos de alta demanda.</p> <p>35.20 Suscribir convenios de colaboración empresarial utilizando una flota superior al treinta por ciento (30%) de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente.</p> <p><b>ARTÍCULO 36°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA.</b> Las empresas de transporte que prestan el servicio público de transporte de carga serán responsables por:</p> <p>36.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>36.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa.</p> <p>36.3 Prestar el servicio público de transporte, sin cumplir o mantener los requisitos de habilitación exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>36.4 Prestar el servicio público de transporte, con equipos que no tengan los documentos de tránsito y/o documentos de transporte exigidos por la normatividad vigente.</p>	<p>36.5 No realizar el mantenimiento preventivo y correctivo exigido en la normatividad vigente sobre todos los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte; ni contar con los respectivos soportes, los cuales no podrán ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p>36.6 No controlar la actividad y estado de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>36.7 No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de acuerdo con los requerimientos legales, cuando haya lugar a ello.</p> <p>36.8 No vigilar ni constatar la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>36.9 No efectuar, cuando sea el caso, la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>36.10 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por la autoridad competente, cuando haya lugar a ello y de conformidad con la normatividad vigente.</p> <p>36.11 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, cuando haya lugar a ello y de conformidad con las normas vigentes.</p> <p>36.12 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en equipos no homologados para esta modalidad de servicio, de acuerdo con la normatividad vigente.</p>
<p>36.13 No presentar oportunamente el programa de seguimiento y control de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio, o su equivalente, a la Superintendencia de Transporte, o a la que corresponda según la ley.</p> <p>36.14 No expedir a los propietarios de los equipos vinculados la documentación en la cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación, cuando haya lugar a ello.</p> <p>36.15 No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos de transporte al propietario, poseedor o tenedor del vehículo cuando este haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.</p> <p>36.16 No registrar los documentos de transporte en el sistema que disponga el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.</p> <p>36.17 Cobrar a los propietarios de los equipos de mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.</p> <p>36.18 Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo por cualquier concepto o exigir sumas de dinero, constitución de garantías por la expedición del mismo para la vinculación o desvinculación de los equipos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.</p> <p>36.19 Retener, sin justa causa, los documentos de transporte.</p> <p>36.20 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.</p> <p>36.21 Cobrar por la expedición de los documentos de transporte.</p>	<p>36.22 Realizar, permitir o tolerar la operación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, sin portar los distintivos señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia, cuando haya lugar a ello.</p> <p>36.23 Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>36.24 Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p>36.25 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte.</p> <p>36.26 No mantener actualizado el estado de habilitación en el registro mercantil.</p> <p>36.27 Retener, por controversias contractuales o sin justa causa legal, los documentos que respaldan la operación de los vehículos.</p> <p>36.28 Vincular vehículos para carga que no sean de servicio público.</p> <p>36.29 Retener, por controversias contractuales o sin justa causa legal, los equipos propios de la operación.</p> <p>36.30 Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que respaldan la operación.</p> <p>36.31 Permitir o realizar la operación de equipos con mercancías que excedan los pesos o dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.</p>

<p>36.32 Expedir el manifiesto de carga sin asegurarse que en el equipo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.</p> <p>36.33 Expedir el manifiesto de carga a los equipos de servicio público de transporte terrestre que presenten omisión en su registro inicial.</p> <p>36.34 Omitir o retardar la información referente a las relaciones económicas derivadas de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga cuando sea requerido por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte.</p> <p>36.35 No diseñar ni ejecutar un programa de capacitación y entrenamiento sobre manejo de procedimientos operativos normalizados y prácticas seguras para todo el personal que interviene en el manejo de mercancías peligrosas, restringidas y/o controladas.</p> <p>36.36 No cumplir con las disposiciones exigidas para el manejo de la carga, en los términos definidos en la normatividad correspondiente.</p> <p>36.37 No suministrar el personal encargado del manejo de mercancías peligrosas, restringidas y/o controladas, los insumos necesarios para garantizar su seguridad y protección.</p> <p>36.38 No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, restringidas y/o controladas, siempre y cuando el generador de carga hubiese manifestado esta calidad de las mercancías.</p> <p>36.39 No verificar que los conductores cuenten con los documentos necesarios para el transporte de mercancías peligrosas, restringidas y/o controladas, según la normatividad correspondiente.</p>	<p>36.40 Prestar el servicio público sin estar habilitada para esta modalidad.</p> <p>36.41 Propiciar o permitir actos que de manera injustificada favorezcan o desfavorezcan a una persona o personas en la autorización de la prestación del servicio público de transporte de carga por parte de los funcionarios de la empresa o propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga.</p> <p>36.42 Aplicar descuentos prohibidos por la ley o normatividad correspondiente a los propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga.</p> <p>36.43 Efectuar pagos por debajo de costos eficientes de la operación de los propietarios, conductores y/o tenedores de los vehículos de carga</p> <p>36.44 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 37°. EMPRESA DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRASPORTE POR CABLE.</b> Las empresas de transporte de modalidad por cable serán responsables por:</p> <p>37.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>37.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p> <p>37.3 Prestar el servicio público de transporte, sin cumplir o mantener los requisitos de habilitación exigidos por la normatividad vigente.</p>
<p>37.4 Prestar el servicio público de transporte, con equipos que no tengan los documentos de tránsito y/o documentos de transporte exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>37.5 No realizar el mantenimiento preventivo y correctivo exigido en la normatividad vigente sobre todos los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte; ni contar con los respectivos soportes, los cuales no podrán ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p>37.6 No controlar la actividad y estado de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>37.7 No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>37.8 No vigilar ni constatar la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>37.9 No efectuar, cuando sea el caso, la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>37.10 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por la autoridad competente, cuando haya lugar.</p> <p>37.11 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p>	<p>37.12 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes, de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>37.13 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en equipos no homologados para esta modalidad de servicio, de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>37.14 Permitir la prestación del servicio público de transporte en equipos que no cumplan con los equipamientos y características necesarios para las condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.</p> <p>37.15 No presentar oportunamente el programa de seguimiento y control de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio, o su equivalente, a la Superintendencia de Transporte, o a la que corresponda según la ley.</p> <p>37.16 No contar con los mínimos de capacidad transportadora autorizada.</p> <p>37.17 Permitir la operación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.</p> <p>37.18 Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>37.19 Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p>37.20 Permitir la prestación del servicio público de transporte llevando pasajeros de pie, cuando ello no estuviera autorizado.</p> <p>37.21 No mantener actualizado el estado de habilitación en el registro mercantil.</p>

<p>37.22 Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicoactivas.</p> <p>37.23 No contar con las certificaciones que se exijan bajo el Subsistema Nacional de Calidad o la normatividad aplicable.</p> <p>37.24 No tener vigentes las pólizas de seguros exigidas en la normatividad vigente para la prestación del servicio público de transporte por cable.</p> <p>37.25 No contar con el Manual de Operación y Manual de Seguridad para la prestación del servicio público de transporte por cable, de acuerdo con la normatividad vigente</p> <p>37.26 No mantener las condiciones bajo las cuales se otorgó el permiso de operación.</p> <p><b>ARTÍCULO 38°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO.</b> Los gobernadores y los alcaldes en su calidad de autoridades de tránsito, y los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, serán responsables por:</p> <p>38.1 No contar con un cuerpo de agentes o su equivalente que realice controles operativos en vía.</p> <p>38.2 No impartir instrucciones para que se realicen controles operativos en la vía.</p> <p>38.3 No cumplir los requisitos de autorización, así como los criterios técnicos o tecnológicos para la instalación u operación de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, definidos por la autoridad competente.</p>	<p><b>ARTÍCULO 39°. ORGANISMOS DE TRÁNSITO.</b> Los organismos de tránsito serán responsables por:</p> <p>39.1 Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.</p> <p>39.2 Alterar o modificar la información reportada al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o poner en riesgo la información de este.</p> <p>39.3 Expedir certificados, autorizaciones o permisos en categorías o servicios no autorizados.</p> <p>39.4 Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.</p> <p>39.5 No reportar o presentar la información requerida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte.</p> <p>39.6 Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por otra autoridad competente, para el cumplimiento de sus funciones.</p> <p>39.7 Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes para los diferentes trámites que surtan las personas ante éstos.</p> <p>39.8 Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios la prestación de los servicios a los que están obligados por ley.</p> <p>39.9 Expedir documentos de tránsito sin el lleno de los requisitos establecidos en la normativa aplicable.</p> <p>39.10 Utilizar y expedir documentos de tránsito con rangos o series no asignadas por el Ministerio de Transporte.</p>
<p>39.11 Delegar o contratar la fabricación, adquisición, suministro, impresión, personalización y distribución de documentos de tránsito con personas no autorizadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>39.12 Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad.</p> <p>39.13 Realizar trámites de transporte y/o tránsito sin cumplir con los requisitos previstos en las normas, siempre que tengan asignada la función de realización de tales trámites.</p> <p>39.14 No instalar ni mantener las señales de tránsito dentro de su jurisdicción.</p> <p>39.15 No hacer uso del código de acceso a la base de datos y de la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procedimientos y protocolos establecidos para tal fin; así como de los registros físicos, documentos y archivos que se encuentran bajo su custodia.</p> <p>39.16 Alimentar registros que son de su competencia sin agotar previamente la verificación de la información.</p> <p>39.17 Variar las tarifas sin informarlo pública y previamente en sus instalaciones y a la autoridad competente.</p> <p>39.18 No tomar las acciones pertinentes para evitar en su jurisdicción la prestación de servicios no autorizados.</p> <p>39.19 No cumplir los criterios técnicos o tecnológicos para la instalación u operación de los Sistemas Automáticos y Semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, definidos por la autoridad competente.</p> <p>39.20 Delegar en terceros el ejercicio de sus funciones propias, a excepción de aquellas permitidas por ley.</p>	<p>39.21 Utilizar medios que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para reserva y conservación de la información recaudada, de conformidad con la normativa aplicable.</p> <p>39.22 No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por la autoridad competente, para el desarrollo de su actividad.</p> <p><b>ARTÍCULO 40°. ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO.</b> Se consideran faltas de los organismos de apoyo al tránsito, las siguientes:</p> <p>40.1 No informar al Ministerio de Transporte y demás autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto de la información que haya sido aportada para obtener su habilitación o registro.</p> <p>40.2 Prestar el servicio con información desactualizada o inexacta.</p> <p>40.3 No almacenar, ni registrar, ni custodiar o alterar la información relativa a los procesos de certificación aprobados o rechazados, por cada usuario o vehículo atendido, y los demás informes de las evaluaciones efectuadas, de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la normativa que los rige.</p> <p>40.4 No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).</p> <p>40.5 Expedir certificados sin haber realizado la evaluación de la información, de acuerdo con los parámetros establecidos para tal fin.</p> <p>40.6 Expedir certificaciones sin atender los procedimientos establecidos o sin utilizar los formatos adoptados para el efecto.</p>

<p>40.7 Certificar la idoneidad de una persona o de un vehículo, que haya reprobado las pruebas practicadas o no hayan realizado las pruebas obligatorias.</p> <p>40.8 No utilizar los equipos dispuestos por la norma que los regula, para el cumplimiento de los procedimientos necesarios para la expedición de los certificados respectivos.</p> <p>40.9 Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos o que presente documentos que no sean verídicos.</p> <p>40.10 Reemplazar el personal sin dar aviso al Ministerio de Transporte, cuando la norma así lo exija, o mantener la vinculación a la entidad, durante la vigencia de sanciones de suspensión administrativa, judicial o profesional.</p> <p>40.11 Operar sin los certificados de calidad o de conformidad, atendiendo las condiciones del Subsistema Nacional de Calidad o conformidad que determine el Ministerio de Transporte o la autoridad competente.</p> <p>40.12 No obtener las certificaciones de calidad o de conformidad con la periodicidad que se exija en el Subsistema Nacional de Calidad.</p> <p>40.13 Abstenerse o incumplir el deber de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo y la confrontación física del mismo, para el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor.</p> <p>40.14 Recibir pago en efectivo por los servicios prestados o no recibir los pagos por los servicios prestados a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, conforme a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte.</p> <p>40.15 No cumplir o mantener la totalidad de condiciones de la habilitación.</p>	<p>40.16 Haber puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes en desarrollo de su actividad.</p> <p>40.17 Alterar o modificar la información reportada al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o poner en riesgo la información de este registro.</p> <p>40.18 Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.</p> <p>40.19 Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.</p> <p>40.20 Expedir certificados o dar constancias de exámenes, sin comparecencia del usuario.</p> <p>40.21 Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.</p> <p>40.22 Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación.</p> <p>40.23 Omitir el reporte por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario, o en la recibida durante la prestación del servicio.</p> <p>40.24 Expedir certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes con equipos que no se encuentran certificados y/o autorizados expresamente por la Autoridad Ambiental competente.</p> <p>40.25 Alterar o modificar la integridad de los resultados cualitativos y/o cuantitativos obtenidos de las pruebas de emisiones contaminantes de acuerdo a las metodologías establecidas por el Gobierno Nacional para tales fines.</p>
<p>40.26 Dar destinación diferente al establecimiento de comercio a aquella autorizada por el Ministerio de Transporte o autoridad competente.</p> <p>40.27 Utilizar medios que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para reserva y conservación de la información recaudada, de conformidad con la normativa aplicable.</p> <p>40.28 No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por la autoridad competente, para el desarrollo de su actividad.</p> <p><b>ARTÍCULO 41°. EMPRESAS ADMINISTRADORAS DE SISTEMAS DE CONTROL Y VIGILANCIA.</b> Las empresas que operan y administran el sistema de control y vigilancia SICOV, o el que haga sus veces, serán responsables por:</p> <p>41.1 Reportar información no veraz a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>41.2 No conservar los requisitos de homologación.</p> <p>41.3 Permitir el cargue manual de operaciones en la plataforma.</p> <p>41.4 No realizar la distribución de recursos a quienes ordena la ley.</p> <p>41.5 No realizar la verificación de las transacciones con el sistema de control biométrico.</p> <p>41.6 Realizar reportes duplicados de infracciones a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>41.7 Utilizar medios que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para reserva y conservación de la información recaudada, de conformidad con la normatividad aplicable.</p>	<p>41.8 No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por la autoridad competente, para el desarrollo de su actividad.</p> <p><b>ARTÍCULO 42°. DESINTEGRADORAS.</b> Las empresas habilitadas para la desintegración de vehículos serán responsables por:</p> <p>42.1 No cumplir o mantener los requisitos de habilitación o autorización exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>42.2 No cumplir con las especificaciones contenidas en el Subsistema Nacional de Calidad, de conformidad con lo previsto en la reglamentación.</p> <p>42.3 No comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios que se presenten en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.</p> <p>42.4 Utilizar medios que no cumplan con las condiciones técnicas exigidas para reserva y conservación de la información de todos los certificados de desintegración que expida; así como de los demás documentos requeridos para efectuar la desintegración vehicular.</p> <p>42.5 No contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte o la autoridad competente, para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del certificado de desintegración o documento equivalente.</p> <p>42.6 No contar o no mantener vigente los permisos y demás documentos para efectuar la actividad de desintegración vehicular exigidas por las autoridades competentes. En este último caso, la Superintendencia de Transporte compulsará copias a éstas para lo de su competencia.</p>



<p>42.7 Hacer un uso inadecuado del permiso para el registro y cargue de información en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada una de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos o en sedes no habilitadas para tal efecto</p> <p>42.8 No reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo.</p> <p>42.9 No registrar en el sistema Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo previsto en la reglamentación correspondiente.</p> <p>42.10 Expedir el certificado de desintegración física total de un vehículo, sin que este sea inhabilitado total y definitivamente en las condiciones establecidas en la norma aplicable.</p> <p>42.11 No dejar constancia expresa y filmica de la destrucción del vehículo y del proceso a través del cual fue desintegrado total y definitivamente.</p> <p><b>ARTÍCULO 43°. ACTIVIDADES DE DESINTEGRACIÓN NO AUTORIZADAS.</b> Serán responsables por ofrecer o ejercer las actividades de desintegración las personas que no estén autorizadas o habilitadas para ello</p> <p><b>ARTÍCULO 44°. PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE SIN REQUISITOS.</b> Las personas que sean propietarias, tenedoras, poseedoras, y/o conductores de equipos, o quienes administren plataformas o medios para la prestación de servicios de transporte serán responsables por ofrecer, promover, patrocinar o prestar el servicio público de transporte en vehículos de servicio particular o público, o equipos</p>	<p>no autorizados, o con empresas que no estén habilitadas para la prestación del servicio público</p> <p><b>ARTÍCULO 45°. TRICIMOVILES.</b> Las autoridades de transporte serán responsables por no suministrar al Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte, el estudio o el análisis que sustenta la decisión de implementar el servicio público de transporte de pasajeros en triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en la normatividad aplicable, entre otras, la determinación de la demanda insatisfecha, los incrementos o variaciones de capacidad o las de reorganización del servicio según corresponda.</p> <p><b>ARTÍCULO 46°. EMPRESAS DE TRANSPORTE FÉRREO.</b> Las empresas de servicio público de transporte férreo serán responsables por:</p> <p>46.1 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>46.2 No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p>46.3 No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero en condiciones de discapacidad.</p> <p>46.4 No contar con el personal capacitado para la atención de personas en condiciones de discapacidad.</p>
<p>46.5 No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas en condiciones de discapacidad.</p> <p>46.6 Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas en condiciones de discapacidad, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización.</p> <p>46.7 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo.</p> <p>46.8 No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.</p> <p>46.9 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p> <p>46.10 Apostar anuncios publicitarios en la vía, de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.</p> <p>46.11 No someter a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.</p> <p>46.12 No corresponder el diseño de los equipos con el uso propuesto.</p> <p>46.13 No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.</p>	<p>46.14 Operar o permitir la operación de sus equipos por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz, a través de entidades certificadoras de personas.</p> <p>46.15 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.</p> <p>46.16 Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas, sin el permiso o licencia requerida, o con esta vencida, suspendida o cancelada.</p> <p>46.17 Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.</p> <p>46.18 No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.</p> <p>46.19 Negarse sin justa causa a la prestación del servicio.</p> <p>46.20 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>46.21 Realizar cobros sin la autorización legal y/o contractual a los usuarios del servicio público de transporte, de su infraestructura y sus servicios conexos y complementarios.</p> <p>46.22 No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura, siempre y cuando dentro del objeto del contrato se encuentra incluida esta actividad, derivados de las actividades de supervisión adelantadas por la Superintendencia de Transporte.</p>

<p>46.23 No implementar, en el menor tiempo posible, acciones que mejoren las condiciones de la infraestructura del transporte, cuando resulten necesarias para superar circunstancias concretas que puedan comprometer la calidad y/o la seguridad en la prestación del servicio público de transporte, una vez las mismas se encuentren debidamente evidenciadas por autoridad competente, y las mismas se encuentren contenidas dentro del objeto contractual.</p> <p>46.24 No adoptar o implementar los protocolos en caso de una emergencia o incidente para restablecer la normalidad.</p> <p>46.25 No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.</p> <p><b>ARTÍCULO 47°. ENTES GESTORES DE SISTEMAS DE TRANSPORTE FÉRREO.</b> Los entes gestores de Sistemas de Transporte Férreo, serán responsables por:</p> <p>47.1 No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e integrados de transporte regional.</p> <p>47.2 No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte de los Ministerios de Transporte y Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con sus competencias.</p> <p>47.3 No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.</p> <p>47.4 No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio, así como de los operadores de recaudo.</p>	<p>47.5 No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad y cobertura del servicio.</p> <p><b>ARTÍCULO 48°. OPERADORES DE RECAUDO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE FÉRREO.</b> Los operadores de recaudo de Sistemas de Transporte Férreo, serán responsables por:</p> <p>48.1 No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.</p> <p>48.2 No contar con información veraz y oportuna respecto de las transacciones realizadas dentro del sistema.</p> <p>48.3 No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio, en condiciones adecuadas de funcionamiento teniendo en cuenta las condiciones propias del sistema de recaudo de la operación donde se preste el mismo.</p> <p>48.4 No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV CONDUCTAS SANCIONABLES EN EL MODO TRANSPORTE ACUÁTICO</b></p> <p><b>ARTÍCULO 49°. EMPRESAS DE TRANSPORTE FLUVIAL.</b> Las empresas de transporte fluvial serán responsables por:</p> <p>49.1 No informar a la Superintendencia de Transporte cambio de sede o domicilio.</p> <p>49.2 No presentar el sobordo de carga ante la autoridad competente.</p>
<p>49.3 No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas ante la autoridad fluvial competente.</p> <p>49.4 No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte o que los mismos no estén vigentes.</p> <p>49.5 No portar los documentos expedidos y exigidos por la autoridad competente.</p> <p>49.6 Cobrar tarifas de cualquier tipo por fuera de los valores fijados por la normativa aplicable, si hay lugar a ello.</p> <p>49.7 No vigilar o constatar que los tripulantes de las embarcaciones que forman parte del parque fluvial de la empresa estén afiliados al sistema de seguridad social.</p> <p>49.8 No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.</p> <p>49.9 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p> <p>49.10 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p> <p>49.11 No capacitar anualmente al personal para la atención de personas en condición de discapacidad.</p>	<p>49.12 No contar con embarcaciones debidamente señalizadas, acondicionadas o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas en condición de discapacidad.</p> <p>49.13 No cumplir o no mantener las condiciones técnicas de la embarcación y de servicio establecidas en las respectivas patentes de navegación.</p> <p>49.14 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la normatividad respectiva.</p> <p>49.15 No contar con los documentos de tránsito necesarios para la prestación de servicio público de transporte.</p> <p>49.16 Causar daño de manera deliberada a la infraestructura de tal manera que afecte la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>49.17 No tomar las medidas preventivas necesarias para la estiba y sujeción de la carga, cuando sea el caso.</p> <p>49.18 Enrolar o embarcar tripulantes que no cuenten con las licencias expedidas por las autoridades competentes.</p> <p>49.19 Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.</p> <p>49.20 Que las embarcaciones no cumplan con la normatividad vigente para el transporte de carga líquida a granel.</p> <p>49.21 No portar los equipos necesarios para garantizar la seguridad de la carga, embarcación y pasajeros.</p>

<p>49.22 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio público de transporte en embarcaciones que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la normativa aplicable.</p> <p>49.23 Permitir, tolerar o autorizar el acceso a las embarcaciones vinculadas a ellas por tripulantes que se encuentren bajo los efectos de alcohol u otra sustancia psicoactiva.</p> <p>49.24 Transportar pasajeros o carga en embarcaciones no autorizadas para dicho servicio.</p> <p>49.25 Llevar sobrecupo de pasajeros, bienes o carga de acuerdo a la capacidad establecida en la Patente de Navegación.</p> <p>49.26 Abastecer de combustible las embarcaciones con pasajeros a bordo.</p> <p>49.27 Negarse, sin causa justificada, a la prestación del servicio de transporte.</p> <p>49.28 Transportar, usar, comercializar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.</p> <p>49.29 Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.</p> <p>49.30 No transportar a enfermos o heridos, ni prestar asistencia cuando las circunstancias así lo exijan.</p> <p>49.31 Embarcar o desembarcar personas, animales o carga en muelles o cualquier sitio no autorizado generando riesgos de seguridad en el transporte.</p> <p>49.32 No atender las instrucciones de la autoridad competente respecto de horas, rutas, señales, y condiciones técnicas de las embarcaciones, para la prestación del servicio de transporte.</p>	<p>49.33 No contar con el permiso de zarpe cuando el convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario, con el propósito de recoger botes cargados u otros botes que se tomen en dicho puerto.</p> <p><b>ARTÍCULO 50°. EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO.</b> Las empresas de transporte marítimo serán responsables por:</p> <p>50.1 No reportar a la Superintendencia de Transporte cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>50.2 49.2 No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados estén afiliados al sistema de seguridad social.</p> <p>50.3 No garantizar el cumplimiento a los pagos de salarios, prestaciones y seguridad social a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte marítimo.</p> <p>50.4 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p> <p>50.5 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las valuaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p> <p>50.6 No capacitar anualmente al personal para la atención de personas en condición de discapacidad.</p>
<p>50.7 No contar con equipos debidamente señalizados, acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas en condición de discapacidad.</p> <p>50.8 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la normatividad respectiva.</p> <p>50.9 No prestar el servicio público de transporte, así como actividades conexas o complementarias al transporte de manera continua a causa o con ocasión de un daño a la infraestructura portuaria.</p> <p>50.10 No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar la carga de acuerdo con la normativa existente.</p> <p>50.11 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio público de transporte en naves que no cuenten con los permisos y autorizaciones respectivos de acuerdo con la normativa aplicable.</p> <p>50.12 Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo, estando o atracando en la infraestructura portuaria.</p> <p>50.13 Negarse, sin causa justificada, a la prestación del servicio.</p> <p>50.14 No cumplir las obligaciones contenidas en convenios, y tratados internacionales ratificados por Colombia, cuando ello conlleve a la no continuidad en la prestación del servicio público de transporte.</p>	<p><b>ARTÍCULO 51°. SOCIEDADES PORTUARIAS.</b> Las sociedades portuarias serán responsables por:</p> <p>51.1 Fijar las tarifas o modificar aquellas que estén reguladas, sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable.</p> <p>51.2 Cobrar tarifas por fuera de los valores fijados por la normativa aplicable, si hay lugar a ello.</p> <p>51.3 Cobrar tarifas sin cumplir los requisitos establecidos en la Ley.</p> <p>51.4 Fijar la tarifa o modificarla sin dar aviso previo a la Superintendencia de Transporte, en los términos establecidos por la ley aplicable.</p> <p>51.5 Aplicar tarifas de manera discriminatoria, en contravía de los intereses de las empresas que desarrollan actividades portuarias, sin perjuicio de la competencia asignada por ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>51.6 Cobrar tarifas que no cubran los costos de operación de la sociedad portuaria, sin perjuicio de la competencia asignada por ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>51.7 No capacitar anualmente al personal para la atención de personas en condición de discapacidad.</p> <p>51.8 No realizar la señalización y adecuación de sus instalaciones para el desplazamiento de personas en condición de discapacidad.</p> <p>51.9 Realizar actividades portuarias sin tener aprobado el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación por las autoridades competentes.</p>

<p>51.10 Realizar actividades portuarias desconociendo el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación.</p> <p>51.11 No cumplir las obligaciones contenidas en convenios, y tratados internacionales ratificados por Colombia, cuando ello conlleve a la no continuidad en la prestación del servicio público de transporte, o servicios conexos o complementarios.</p> <p>51.12 Afectar la prestación del servicio público por no contar con las instalaciones y la infraestructura necesaria para ello.</p> <p>51.13 Prestar servicios por fuera de sus instalaciones y/o diferentes a los relacionados con las actividades portuarias que le han sido autorizadas.</p> <p>51.14 No garantizar el enturnamiento portuario entendido como agendamiento de citas o asignación de turnos para camiones de ingreso a los puertos, ni implementar mecanismos técnicos u operativos o de cualquier otra índole para estos fines.</p> <p>51.15 No implementar procesos y procedimientos para el ingreso de vehículos de transporte al puerto.</p> <p>51.16 No contratar laboralmente al personal necesario para la prestación de servicios portuarios y el cumplimiento de sus obligaciones como sociedad portuaria.</p> <p>51.17 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo superior a la establecida en las normas existentes</p> <p>51.18 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las valuaciones médico ocupacionales, o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p>	<p>51.19 Contratar la prestación del servicio con empresas que vinculen vehículos de transporte de carga con omisiones en su registro inicial.</p> <p><b>ARTÍCULO 52°. OPERADORES PORTUARIOS.</b> Los operadores portuarios serán responsables por:</p> <p>52.1 Ejercer la prestación de actividades portuarias o de comercio en general dentro de los puertos sin el registro como operador portuario emitido por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>52.2 Ejecutar sus actividades por fuera de las zonas autorizadas, o prestar servicios de operador portuario diferentes a los autorizados.</p> <p>52.3 Fijar las tarifas o modificar aquellas que estén reguladas, sin tener en cuenta los parámetros fijados por la normativa aplicable, o cobrarlas por fuera de los valores fijados, si hay lugar a ello.</p> <p>52.4 Aplicar tarifas de manera discriminatoria, en contravía de los intereses de las empresas que desarrollan actividades portuarias, sin perjuicio de la competencia asignada por ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>52.5 Cobrar tarifas que no cubran los costos de operación de la sociedad portuaria, sin perjuicio de la competencia asignada por ley a la Superintendencia de Industria y Comercio.</p> <p>52.6 No contar con condiciones, equipos e instalaciones necesarias e idóneas para atender los servicios que ofrece.</p> <p>52.7 No vigilar o constatar que quienes participan en la operación portuaria estén afiliados al sistema de seguridad social.</p>
<p><b>ARTÍCULO 53°. TRIPULANTES DE EMBARCACIÓN FLUVIAL.</b> Los tripulantes de una embarcación fluvial serán responsables por:</p> <p>53.1 Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales.</p> <p>53.2 Permitir que en una embarcación de servicio público para transporte de pasajeros se transporten bienes que no cumplan las condiciones mínimas de tenencia, seguridad y salubridad señaladas en las normas legales y reglamentarias correspondientes.</p> <p>53.3 Cuando los tripulantes de una embarcación inicien operaciones del puerto o lugar de inicio de prestación del servicio de transporte sin el permiso de zarpe.</p> <p>53.4 No contar con el permiso de zarpe cuando el convoy atraque en un puerto intermedio de su itinerario, con el propósito de recoger botes cargados u otros botes que se tomen en dicho puerto.</p> <p>53.5 Cuando al transitar por un canal navegable, no se mantiene lo más cerca posible del límite exterior del canal por el costado del estribor.</p> <p>53.6 Conducir una embarcación sin llevar izada en un lugar visible la bandera nacional con los datos de identificación, o portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación.</p> <p>53.7 Portar en el lugar destinado a la identificación de la embarcación distintivos similares a esta o que la imiten o que impidan su plena identificación.</p> <p>53.8 No informar a la autoridad fluvial competente el cambio de motor o color de una embarcación.</p>	<p>53.9 Transportar carne, pescado o alimentos perecederos en embarcaciones que no cumplan las condiciones de sanidad y conservación fijadas por la autoridad competente.</p> <p>53.10 No portar el equipo de prevención y seguridad requerido en la reglamentación o normatividad correspondiente.</p> <p>53.11 No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por la autoridad fluvial.</p> <p>53.12 Prestar servicio en ruta no autorizada.</p> <p>53.13 Negarse a prestar el servicio público sin justa causa legal.</p> <p>53.14 Alterar o no contar con los documentos que respaldan la operación de la embarcación.</p> <p>53.15 Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.</p> <p>53.16 Realizar el cargue o descargue de una embarcación en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>53.17 Transportar carga que exceda los límites de dimensiones y peso permitidos de acuerdo a la capacidad de carga de la embarcación.</p> <p>53.18 No atracar la embarcación en un sitio dentro del muelle o puerto, asignado por la autoridad fluvial o portuaria competente.</p> <p>53.19 No contar con un equipo de comunicaciones o no mantenerlo en servicio cuando es exigido por las diferentes reglamentaciones de acuerdo con el tipo de operación autorizada.</p>

<p>53.20 No cumplir con las condiciones técnicas de seguridad y sanidad mínimas exigidas por el reglamento.</p> <p>53.21 Tripular embarcaciones menores entre las dieciocho (18:00) horas y las cinco (5:00) horas, sin encontrarse dentro de las excepciones previstas en la norma.</p> <p>53.22 En el caso de las embarcaciones menores, no disminuir al mínimo la velocidad durante la navegación, en los casos previstos por el reglamento.</p> <p>53.23 En las embarcaciones menores, no disponer de un motor con la potencia recomendada o con un motor determinado por el fabricante o en su defecto por la autoridad fluvial.</p> <p>53.24 En las embarcaciones con motor fuera de borda, no portar, entre otros repuestos, bujías, hélices, pines de acero o platinas.</p> <p>53.25 En las embarcaciones menores dedicadas al servicio público de transporte de pasajeros, no contar con la estructura adecuada que garantice la seguridad, integridad y comodidad de los usuarios.</p> <p>53.26 Desamarrar la embarcación sin haber encendido previamente el motor.</p> <p>53.27 Conducir una embarcación con identificación falsa.</p> <p>53.28 Presentar documentos alterados. Esta infracción también dará lugar a la inmovilización de la embarcación.</p> <p>53.29 Transitar sin los dispositivos luminosos establecidos en la normatividad vigente.</p> <p>53.30 Conducir una embarcación de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel, sin las medidas de protección, higiene y seguridad</p>	<p>ordenadas; o que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normativa técnica nacional cuando este aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que no cumpla con las medidas ambientales y de seguridad fluvial correspondientes.</p> <p>53.31 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción.</p> <p>53.32 Navegar realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito fluvial, ponga en peligro a las personas o las cosas y constituya una conducta dolosa o altamente imprudente.</p> <p>53.33 Una embarcación que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel que tiene en la patente de navegación.</p> <p>53.34 Llevar sobrecupo de pasajeros, bienes o carga.</p> <p>53.35 Modificar o alterar las características o condiciones aprobadas para la construcción de la embarcación.</p> <p>53.36 Tripular una embarcación que se encuentre al servicio de empresas de transporte cuya habilitación, licencia, registro, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado, o cuando el permiso de operación se encuentre vencido.</p> <p>53.37 Prestar un servicio no autorizado. En este caso, la embarcación será inmovilizada por primera vez por el término de cinco (5) días; por segunda vez, veinte (20) días; y por tercera vez, cuarenta (40) días.</p> <p>53.38 Intentar pasar a la embarcación o convoy que navega adelante, sin haber recibido la respuesta de que puede pasar sin peligro.</p> <p>53.39 Tripular embarcaciones menores de pasajeros con motor fuera de borda sin tener en su estructura el tanque de gasolina aislado de la zona de pasajeros.</p>
<p>53.40 Para las embarcaciones menores, no entregar y exigir el uso del chaleco salvavidas a los pasajeros y a la tripulación, al momento de embarcarse, así como no portarlos durante todo el trayecto de la ruta. Para las embarcaciones mayores, no portar chalecos salvavidas suficientes para la totalidad de los pasajeros y miembros de la tripulación.</p> <p>53.41 Abastecer de combustible a la embarcación con pasajeros a bordo.</p> <p>53.42 Transportar en las embarcaciones de servicio público de transporte fluvial de pasajeros productos explosivos, inflamables, tóxicos y en general peligrosos para la salud, la integridad física o la seguridad de aquellos.</p> <p>53.43 No conservar el franco bordo definido en la patente de navegación.</p> <p>53.44 Abandonar una embarcación de servicio público con pasajeros.</p> <p>53.45 Contaminar las vías fluviales.</p> <p>53.46 Transportar mercancías de contrabando, o de sustancias, productos o elementos ilegales o de origen ilegal. Adicionalmente, la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes, y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.</p> <p>53.47 Conducir una embarcación, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la patente de navegación.</p>	<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO V</b> <b>DEL RÉGIMEN DE USUARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE</b></p> <p><b>ARTÍCULO 54°. DEBERES DE LOS USUARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE.</b> Son deberes de los usuarios del sector transporte, además de los previstos en la Ley 1480 de 2011 y demás normas especiales, los siguientes:</p> <p>54.1 Observar las condiciones de seguridad establecidas durante la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>54.2 Hacer uso de terminales de transporte, puertos, aeropuertos y demás servicios conexos que sean de carácter obligatorio y se encuentren debidamente habilitados para los efectos.</p> <p>54.3 Acatar y respetar las instrucciones dadas por el personal que apoya la operación del servicio público de transporte, así como no perturbar el orden o la disciplina en la terminal, puerto, marina o a bordo del equipo utilizado para transportarse.</p> <p><b>ARTÍCULO 55°. OBLIGACIONES DE LOS PRESTADORES DE SERVICIOS A LOS USUARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE.</b> Quienes presten servicios a los usuarios del sector transporte serán responsables por el cumplimiento de las disposiciones previstas en la presente ley, las normas que regulan las actividades del sector aeronáutico, la Ley 1480 de 2011, normas del sector transporte, y aquellas que las modifiquen, reglamenten o sustituyan. En especial, serán responsables por:</p> <p>55.1 La idoneidad, calidad y seguridad en la prestación del servicio.</p> <p>55.2 La información proporcionada a los usuarios.</p> <p>55.3 La publicidad, promociones y/u ofertas que emitan.</p>

<p>55.4 El cumplimiento de las disposiciones en materia de protección contractual.</p> <p>55.5 El cumplimiento de las disposiciones en materia de comercio electrónico.</p> <p><b>ARTÍCULO 56°. NORMAS APLICABLES A LA RELACIÓN DE CONSUMO EN EL SECTOR TRANSPORTE.</b> Las relaciones de consumo existentes en el sector transporte, así como los derechos y deberes de los usuarios, estarán reguladas por esta Ley, las normas que regulan las actividades del sector aeronáutico, las normas del sector transporte, y, en lo no previsto en ellas, por lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011.</p> <p><b>ARTÍCULO 57°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE HABILITADAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR CARRETERA.</b> Sin perjuicio de las demás infracciones consagradas en la ley, son infracciones a los derechos de los usuarios del transporte terrestre de pasajeros las siguientes conductas:</p> <p>57.1 No transportar sano y salvo al pasajero a su lugar de destino a menos que se configuren las causales descritas en el artículo 1003 del Decreto 410 de 1971.</p> <p>57.2 La no emisión de un ticket o billete, o la emisión de uno que no cumpla con los datos mínimos que permita la identificación del pasajero, tales como nombre completo y número de identificación del pasajero, fecha y hora del viaje, número de ticket, valor del ticket, ciudad de destino, nombre de la Empresa que lo expide, su número de identificación.</p> <p>57.3 No prestar el servicio de transporte en los términos y condiciones anunciadas al usuario.</p> <p>57.4 No informar o informar de manera errónea al usuario los lugares para el ascenso y descenso de pasajeros.</p>	<p>57.5 La pérdida, daño o destrucción del equipaje del pasajero.</p> <p>57.6 No contar o no suministrar los equipos debidamente señalizados, acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas en condición de discapacidad. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013 y demás normatividad que resulte concordante.</p> <p>57.7 No contar con el personal capacitado para la atención de personas en condición de discapacidad.</p> <p>57.8 Utilizar, permitir, patrocinar, promover, tolerar o practicar el pregoneo o actos similares y emplear sistemas, o mecanismos que coarten al usuario la libertad de elección de la empresa transportadora de su preferencia, para promover la venta de tickets dentro de las terminales de transporte.</p> <p>57.9 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p> <p><b>ARTÍCULO 58°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO.</b> Sin perjuicio de las disposiciones consagradas en la ley, son infracciones de los derechos de los usuarios del transporte mixto las siguientes conductas:</p> <p>58.1 No transportar sano y salvo al pasajero a su lugar de destino</p> <p>58.2 No prestar el servicio de transporte en los términos y condiciones anunciadas al usuario.</p> <p>58.3 La pérdida, daño o destrucción del equipaje o carga transportada.</p>
<p>58.4 No informar o informar de manera errónea al usuario los lugares para el ascenso y descenso de pasajeros.</p> <p>58.5 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p> <p><b>ARTÍCULO 59°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE ESPECIAL.</b> Sin perjuicio de las disposiciones consagradas en la ley, son infracciones de los derechos de los usuarios del transporte especial las siguientes conductas:</p> <p>59.1 No transportar sano y salvo al pasajero a su lugar de destino.</p> <p>59.2 No prestar el servicio de transporte en los términos y condiciones anunciadas al usuario.</p> <p>59.3 La pérdida, daño o destrucción del equipaje del pasajero.</p> <p>59.4 Prestar el servicio de transporte escolar sin acompañante mayor de edad, con capacitación mínima en primeros auxilios.</p> <p>59.5 En el caso de transporte de estudiantes, no realizar las paradas para el descenso de los estudiantes de la manera en la cual lo dispone la regulación en la materia.</p> <p>59.6 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p>	<p><b>ARTÍCULO 60°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA.</b> Sin perjuicio de las disposiciones consagradas en la ley, son infracciones de los derechos de los usuarios del transporte de carga las siguientes conductas:</p> <p>60.1 La no emisión y entrega de la remesa terrestre de carga, manifiesto de carga, carta de porte, conocimiento de embarque o su equivalente, cuando se trate de transporte terrestre de muebles y enseres.</p> <p>60.2 No prestar el servicio de transporte de carga en los términos y condiciones anunciadas al usuario.</p> <p>60.3 La pérdida, avería y/o retardo en la entrega de la cosa transportada.</p> <p>60.4 No informar al usuario respecto de las consecuencias de no declarar el monto de las cosas remitidas o hacerlo con un valor que no corresponda con la realidad.</p> <p>60.5 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Las disposiciones del presente artículo no tienen efecto alguno en materia de servicios postales, cuya competencia y regulación serán las dispuestas en la Ley 1369 de 2009 y demás disposiciones del régimen de servicios postales.</p> <p><b>ARTÍCULO 61°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LOS ORGANISMOS DE APOYO AL TRÁNSITO.</b> Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la ley, constituyen infracciones a los derechos de los usuarios por parte de los organismos de apoyo al tránsito las siguientes conductas:</p> <p>61.1 No contar con la información relativa a los servicios otorgados a los usuarios.</p>



<p>61.2 Expedir certificaciones sin dar cumplimiento a los procedimientos y requisitos legales previstos para los efectos por las disposiciones vigentes.</p> <p>61.3 Expedir constancias de exámenes, sin dar cumplimiento a los procedimientos y requisitos legales previstos para los efectos por las disposiciones vigentes.</p> <p>61.4 Prestar el servicio a pesar de encontrarse en firme la sanción de suspensión o cancelación de la habilitación.</p> <p>61.5 Haber puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes en desarrollo de su actividad.</p> <p>61.6 No reportar la información de los usuarios en los tiempos fijados en las normas técnicas correspondientes o, en su defecto, a más tardar dentro del día siguiente a la finalización de la actividad correspondiente.</p> <p>61.7 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p> <p><b>ARTÍCULO 62°. INFRACCIONES A LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE ACUÁTICO.</b> Sin perjuicio de las disposiciones establecidas en la ley, constituyen infracciones de los derechos de los usuarios por parte de las empresas de transporte acuático las siguientes conductas:</p> <p>62.1 No transportar sano y salvo al pasajero a su lugar de destino.</p> <p>62.2 La no emisión de un ticket o billete o la emisión de uno que no cumpla con los requisitos establecidos en la ley o los fijados por la Superintendencia de Transporte en virtud de su facultad de instrucción.</p>	<p>62.3 No prestar el servicio de transporte en los términos y condiciones anunciadas al usuario.</p> <p>62.4 La pérdida, daño o destrucción del equipaje.</p> <p>62.5 No proporcionar a cada uno de los usuarios un chaleco salvavidas o carecer de equipos de primeros auxilios, bombas de achique y cualquier otro implemento que fuera necesario para garantizar la vida, seguridad, e integridad del usuario.</p> <p>62.6 Embarcar o desembarcar personas en muelles o cualquier sitio no autorizado.</p> <p>62.7 No transportar a animales guías de personas en condiciones de discapacidad.</p> <p>62.8 No transportar a enfermos o heridos, ni prestar asistencia cuando las circunstancias así lo exijan.</p> <p>62.9 Embarcar o desembarcar personas, animales o carga en muelles o cualquier sitio no autorizado generando riesgos de seguridad para estos.</p> <p>62.10 Las demás conductas que se encuentren previstas en otras normas y que constituyan una violación de los derechos de los usuarios.</p> <p><b>ARTÍCULO 63°. CAUSALES DE EXONERACIÓN.</b> Toda infracción relacionada con el transporte de personas sanas y salvas a su lugar de destino, así como con la pérdida, daño o destrucción del equipaje del pasajero, se entenderán sin perjuicio de las causales de exoneración de responsabilidad establecidas en la Ley y las demás normas especiales.</p> <p><b>ARTÍCULO 64°. MECANISMO DE ASESORÍA EN TERMINALES.</b> Los terminales de transporte deberán contar con al menos un (1) empleado capacitado en el régimen de</p>
<p>protección de usuarios del sector transporte, cuya función será dar asesoría a los usuarios respecto de sus derechos y los mecanismos con los que cuentan para presentar peticiones, quejas o reclamos.</p> <p>La forma de capacitación, la periodicidad de la misma, y demás aspectos relacionados con esta serán determinados por la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 65°. FACULTADES ADMINISTRATIVAS DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE EN MATERIA DE USUARIOS.</b> Además de las previstas en otros artículos de la presente Ley, y sin perjuicio de lo previsto en las normas especiales para el sector aeronáutico, la Superintendencia de Transporte tendrá las siguientes facultades administrativas en materia de protección de usuarios:</p> <p>65.1 Ordenar, como medida definitiva o preventiva, el cese y la difusión correctiva en las mismas o similares condiciones de la difusión original, a costa del anunciante, de la publicidad que no cumpla las condiciones señaladas por la ley, así como ordenar las medidas necesarias para evitar que se induzca nuevamente en error o que se cause o agrave el daño o perjuicio a los usuarios.</p> <p>65.2 Ordenar las medidas necesarias para que cese el daño o perjuicio a los usuarios por la violación de las normas sobre protección de usuarios.</p> <p>65.3 Difundir el conocimiento de las normas sobre protección al usuario y publicar periódicamente la información relativa a las personas que han sido sancionadas por violación a dichas disposiciones y las causas de la sanción. La publicación mediante la cual se cumpla lo anterior, se hará por el medio que determine la Superintendencia de Transporte y será de acceso público.</p> <p>65.4 Ordenar al prestador del servicio reintegrar las sumas pagadas en exceso y el pago de intereses moratorios sobre dichas sumas a la tasa vigente a partir de la fecha de ejecutoria del correspondiente acto administrativo, en los casos en que</p>	<p>se compruebe que el usuario pagó un precio superior al anunciado o, que a pesar de su pago el servicio no le fue prestado.</p> <p>65.5 Definir de manera general el contenido, características y sitios para la indicación pública de precios.</p> <p>65.6 Ordenar modificaciones a los clausulados generales de los contratos de adhesión, cuando sus estipulaciones sean contrarias a lo previsto en esta ley o afecten los derechos de los usuarios.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los alcaldes ejercerán en sus respectivas jurisdicciones las facultades de control y vigilancia respecto de la protección de los derechos de los usuarios de transporte dentro del radio de acción local.</p> <p>Para ello podrán imponer multas hasta de cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, a favor del Tesoro Nacional, previo procedimiento establecido en la presente ley.</p> <p>Cuando proceda una medida distinta, o una multa superior a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, será deber de los alcaldes remitir lo actuado a la Superintendencia de Transporte para que decida.</p> <p>Contra la decisión de los alcaldes procede el recurso de apelación que será resuelto por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Es obligación de los alcaldes informar al Ministerio Público la iniciación de la respectiva actuación.</p> <p><b>ARTÍCULO 66°. RETRACTO.</b> El usuario del servicio público de transporte terrestre de pasajeros tendrá pactado el derecho de retracto a su favor, siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos:</p>

<p>66.1 Que el perfeccionamiento del contrato de transporte se hubiere realizado a través de métodos no tradicionales o a distancia a que se refiere el Decreto 1499 de 2014.</p> <p>66.2 Que la ejecución del contrato inicie en un término superior a cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente a la celebración del contrato de transporte.</p> <p>66.3 Que el derecho de retracto sea ejercido por el usuario dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la celebración del contrato. Se entenderá ejercido el derecho de retracto cuando el usuario comunique su decisión de retractarse al transportador o agencia de viajes por cualquiera de los canales dispuestos por éstos.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Ejercido el derecho de retracto, el transportador o agencia de viajes deberá devolverle en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, contados a partir de la comunicación del usuario, la totalidad de la suma pagada por el usuario sin que se le realicen descuentos o retenciones por concepto alguno.</p> <p>Esta devolución deberá realizarse por los mismos medios y condiciones en las que lo recibió el transportador o agencia de viajes, salvo que de común acuerdo pacten lo contrario las partes. En todo caso, de existir común acuerdo, será necesario dejar constancia escrita y suscrita por las partes en la que se determine en que consistió el mismo.</p> <p><b>ARTÍCULO 67°. DESISTIMIENTO.</b> El usuario del servicio público de transporte terrestre de pasajeros por carretera que haya celebrado contrato de transporte podrá desistir del viaje, cuando informe personalmente de ello al transportista, con una anterioridad mínima de dos (2) horas a la hora señalada para la realización del viaje.</p>	<p>Cumplido lo anterior, el transportista devolverá el valor del pasaje, pero podrá retener el porcentaje pactado, el cual no podrá ser superior al diez por ciento (10%) del valor total del pasaje.</p> <p>El porcentaje de retención deberá ser informado al pasajero al momento de celebrarse el contrato y en todo caso deberá encontrarse escrito al respaldo del boleto o ticket. De no ser así, no podrá efectuar retención alguna.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO V</b> <b>CONDUCTAS SANCIONABLES DEL RADIO DE ACCIÓN METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO I</b> <b>INFRACCIONES A LAS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE</b></p> <p><b>ARTÍCULO 68. PROPIETARIOS, POSEEDORES O TENEDORES DE EQUIPOS.</b> Los propietarios, poseedores o tenedores de equipos destinados, al servicio público de transporte en el radio de acción metropolitano, distrital y municipal, serán responsables por:</p> <p>68.1 No mantener el vehículo en óptimas condiciones de operación y seguridad.</p> <p>68.2 No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que respaldan la operación de los vehículos.</p> <p>68.3 Abandonar o negarse, sin justa causa, la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>68.4 No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.</p>
<p>68.5 No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, cuando a ello haya lugar, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable y en el contrato de vinculación.</p> <p>68.6 Destinar el vehículo para servicios diferentes a los autorizados por la empresa y sin el consentimiento de esta.</p> <p>68.7 Permitir, promover, tolerar o realizar la prestación del servicio público de transporte con equipos que hayan cumplido su vida útil o su tiempo de uso, cuando haya lugar.</p> <p>68.8 Obstruir o no cumplir con el plan de rodamiento dispuesto por la empresa para la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>68.9 No acatar las instrucciones del representante legal de la empresa de transporte para la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>68.10 Tolerar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de las obligaciones de tránsito y transporte que le asisten para ello.</p> <p>68.11 Permitir la prestación del servicio con conductores que no estén afiliados al sistema de seguridad social, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia. Para la prestación del servicio público de transporte individual, en caso de reincidencia dentro de los 6 meses siguientes a la primera infracción el propietario perderá el derecho de asignación de matrícula en la capacidad transportadora global.</p> <p>68.12 Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p>68.13 Permitir la prestación del servicio sin portar la tarjeta de control o portando la tarjeta de control vencida.</p>	<p><b>ARTÍCULO 69°. CONDUCTORES DE EQUIPOS.</b> Los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte en el radio de acción metropolitano, distrital y municipal, serán responsables por:</p> <p>69.1 No informar al propietario, poseedor, tenedor del equipo o a la empresa de las fallas o desperfectos del equipo que afecten la prestación del servicio público de transporte.</p> <p>69.2 Transportar mercancía que supere los límites de pesos y dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias, sin portar los respectivos permisos.</p> <p>69.3 Transportar un número de pasajeros que excedan la capacidad establecida en la ficha técnica de homologación.</p> <p>69.4 Prestar el servicio de transporte de carga sin portar los documentos de transporte.</p> <p>69.5 Realizar el mantenimiento preventivo o correctivo en sitios no establecidos por la empresa de servicio público de transporte.</p> <p>69.6 No permitir la práctica aleatoria de la prueba de alcoholimetría y sustancias psicoactivas en la infraestructura de transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 70°. EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y MIXTO.</b> Las empresas de transporte que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto en el radio de acción metropolitano, distrital y municipal, serán responsables por:</p> <p>70.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p>

<p>70.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p> <p>70.3 Prestar el servicio público de transporte, sin cumplir o mantener los requisitos habilitantes exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>70.4 Prestar el servicio público de transporte, con equipos que no cuenten con los documentos de tránsito y/o documentos de transporte exigidos por la normatividad vigente.</p> <p>70.5 Prestar el servicio público de transporte con equipos que superen la vida útil o tiempo de uso fijada en la normatividad vigente.</p> <p>70.6 No realizar el mantenimiento preventivo y correctivo exigido en la normatividad vigente sobre todos los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte; ni contar con los respectivos soportes, los cuales no podrán ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p>70.7 No controlar la actividad y estado de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>70.8 No contratar los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>70.9 No vigilar ni constatar la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p> <p>70.10 No efectuar, cuando sea el caso, la afiliación al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte.</p>	<p>70.11 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por la autoridad competente, cuando haya lugar.</p> <p>70.12 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, de conformidad con las normas vigentes.</p> <p>70.13 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes, de acuerdo con los requerimientos legales.</p> <p>70.14 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en equipos no homologados para esta modalidad de servicio, de acuerdo con la normatividad vigente.</p> <p>70.15 Permitir la prestación del servicio público de transporte en equipos que no cumplan con los equipamientos y características necesarios para las condiciones de accesibilidad, calidad y seguridad.</p> <p>70.16 No presentar a la Superintendencia de Transporte oportunamente el programa de seguimiento y control de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio, o su equivalente, o a la que corresponda según la ley.</p> <p>70.17 No contar con los equipos mínimos de capacidad transportadora autorizada.</p> <p>70.18 No expedir a los propietarios de los equipos vinculados la documentación en la cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.</p>
<p>70.19 No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos de transporte al propietario, poseedor o tenedor del vehículo cuando este haya entregado a la empresa, dentro de los términos legales o reglamentarios, la documentación requerida para dicho trámite.</p> <p>70.20 Cobrar a los propietarios de los equipos por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, un valor mayor al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.</p> <p>70.21 Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo, cuando haya lugar.</p> <p>70.22 Retener, sin justa causa, los documentos de transporte.</p> <p>70.23 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados a comprar acciones o participaciones de la empresa.</p> <p>70.24 Cobrar por la expedición de los documentos de transporte.</p> <p>70.25 Permitir la operación de los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, sin portar los distintivos de la empresa o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.</p> <p>70.26 Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>70.27 Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada</p> <p>70.28 Permitir la prestación del servicio público de transporte llevando pasajeros de pie, cuando ello no estuviera autorizado.</p> <p>70.29 Exigir sumas de dinero o constitución de garantías por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los equipos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.</p>	<p>70.30 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los equipos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.</p> <p>70.31 No mantener actualizado el estado de habilitación en el registro mercantil.</p> <p><b>ARTÍCULO 71°. EMPRESAS DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL DE PASAJEROS.</b> Las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros serán responsables por:</p> <p>71.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>71.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p> <p>71.3 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>71.4 No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.</p>

<p>71.5 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.</p> <p>71.6 Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.</p> <p>71.7 Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.</p> <p>71.8 No tener constituido fondo de reposición de acuerdo con la normativa aplicable.</p> <p>71.9 Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, contrariando lo que para el efecto determine la normativa aplicable.</p> <p>71.10 Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Viaje Ocasional.</p> <p>71.11 Dejar y recoger pasajeros en sitios diferentes a los autorizados por la autoridad competente.</p> <p>71.12 Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.</p> <p>71.13 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>71.14 No mantener los vehículos en óptimas condiciones de operación y seguridad.</p> <p>71.15 No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p>	<p>71.16 Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores.</p> <p>71.17 No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.</p> <p>71.18 Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial o a los acuerdos comerciales.</p> <p>71.19 Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.</p> <p>71.20 Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.</p> <p>71.21 Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.</p> <p>71.22 Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.</p> <p><b>ARTÍCULO 72°. EMPRESAS DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI.</b> Las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, serán responsables por:</p> <p>72.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p>
<p>72.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa</p> <p>72.3 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>72.4 No mantener actualizada, frente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.</p> <p>72.5 No reportar oportunamente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente la información de los conductores que se encuentren registrados ante la empresa.</p> <p>72.6 Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.</p> <p>72.7 Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo, para la vinculación o desvinculación de los vehículos.</p> <p>72.8 No capacitar anualmente a todo el personal de conductores y personal afín, en materias relacionadas con la prestación del servicio, la seguridad vial, atención al usuario, competencias en conducción y mecánica como mínimo.</p> <p>72.9 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>72.10 Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.</p> <p>72.11 Permitir la prestación del servicio sin portar la tarjeta de control o portando la tarjeta de control vencida.</p>	<p>72.12 No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.</p> <p>72.13 Vincular a la empresa o prestar el servicio en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por la autoridad competente.</p> <p>72.14 Permitir la operación de los equipos por personas sin los documentos de tránsito y transporte vigentes.</p> <p>72.15 No contar con las respectivas fichas técnicas de mantenimiento exigidas en la normatividad vigente por cada uno de los equipos, que contengan, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. Las fichas no podrán ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p><b>ARTÍCULO 73°. EMPRESAS DE TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL.</b> Las que presten el servicio público de transporte terrestre automotor mixto metropolitano, distrital y municipal serán responsables por:</p> <p>73.1 Prestar el servicio sin contar con la habilitación y/o permisos exigidos por la ley.</p> <p>73.2 Prestar un servicio propio de una modalidad a una diferente a la cual se encuentra habilitada la empresa.</p> <p>73.3 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p>

<p>73.4 No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, en los plazos determinados, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.</p> <p>73.5 No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento en los plazos establecidos o su modificación a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.</p> <p>73.6 Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.</p> <p>73.7 Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.</p> <p>73.8 Negarse, sin justa causa legal, a expedir los paz y salvos, de conformidad con los requerimientos de la normatividad vigente.</p> <p>73.9 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.</p> <p>73.10 Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores a presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la normativa aplicable para la operación del transporte. No obstante, las empresas de transporte podrán, de común acuerdo con el propietario, adquirir, con cargo al contrato de vinculación, seguros adicionales que tengan como finalidad asegurar la indemnización de las víctimas de siniestros.</p>	<p>73.11 Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Viaje Ocasional.</p> <p>73.12 Dejar y recoger pasajeros en sitios diferentes a los autorizados por la autoridad competente.</p> <p>73.13 Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.</p> <p>73.14 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>73.15 No tener implementado el fondo de reposición, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.</p> <p>73.16 No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición, de acuerdo con la normativa aplicable.</p> <p>73.17 Dar uso indebido y/o manejar irregularmente los dineros recaudados para el fondo de reposición, cuando de acuerdo con las normas sea obligatorio disponer de este.</p> <p>73.18 No devolver el dinero del fondo de reposición a quien corresponda una vez se desvincule el equipo de la empresa.</p> <p>73.19 Prestar el servicio público de transporte en rutas, horarios, frecuencias o zonas de operación diferentes de las que le fueron autorizadas.</p> <p>73.20 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio público de transporte.</p> <p>73.21 Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la tarjeta de operación del vehículo.</p>
<p>73.22 No iniciar la prestación del servicio público de transporte en el término señalado en el acto administrativo correspondiente, en caso que así se haya establecido por la autoridad competente</p> <p>73.23 Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 30%, de acuerdo con los permisos de operación, por más de quince (15) días consecutivos.</p> <p>73.24 Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo para la vinculación o desvinculación de los vehículos, sin perjuicio de las obligaciones contractuales.</p> <p>73.25 Cobrar una tarifa diferente a la establecida, cuando esta se encuentre regulada.</p> <p><b>ARTÍCULO 74°. ZONAS DIFERENCIALES DE TRANSPORTE.</b> El incumplimiento a lo dispuesto en los reglamentos de carácter especial y transitorio que se expidan por parte de las autoridades de transporte competentes en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano en forma coordinada con el Ministerio de Transporte, en materia de servicio de transporte público o servicios de tránsito con aplicación exclusiva en las zonas diferenciales para el transporte, darán lugar a la imposición de multas conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II</b> <b>OPERADORES DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO, ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO</b></p> <p><b>ARTÍCULO 75°. OPERADORES DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO, ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> Las empresas operadoras de Sistemas Integrados de</p>	<p>Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público e Integrados de Transporte Público, serán responsables por:</p> <p>75.1 No demostrar ni mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, conforme lo establece la normativa aplicable.</p> <p>75.2 No suministrar la información solicitada por el Gobierno nacional, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los sistemas cofinanciados por la Nación.</p> <p>75.3 Establecer como fuente de sostenimiento de la empresa la afiliación de vehículos.</p> <p>75.4 No administrar, operar y programar flota destinada a la prestación del servicio.</p> <p>75.5 No dar cumplimiento a los planes de operación y programación, acción o mejoramiento aprobados por la autoridad competente.</p> <p>75.6 No afiliar al sistema de seguridad social a los conductores de los equipos, según lo prevean las disposiciones vigentes sobre la materia.</p> <p>75.7 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.</p> <p>75.8 No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.</p> <p>75.9 No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.</p>



<p>75.10 Pactar con los conductores esquemas con mecanismos de remuneración que incentiven la competencia con otros conductores en la vía.</p> <p>75.11 Realizar acuerdos o convenios que, directa o indirectamente, deriven en afectaciones a la prestación del servicio de transporte.</p> <p>75.12 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p> <p>75.13 No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.</p> <p>75.14 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>75.15 No implementar el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, no realizar las evaluaciones médico ocupacionales o no realizar las evaluaciones médicas de aptitud establecidas por los reglamentos o los planes de seguridad, a través de Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud u organismos de apoyo que cuenten con habilitación por parte de los ministerios de Transporte y Salud y Protección Social, así como con acreditación en la norma técnica médica que para tal efecto expidan los referidos ministerios.</p> <p>75.16 No cumplir con los niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.</p> <p>75.17 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.</p>	<p>75.18 Permitir la operación de los equipos por personas sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, o con la licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.</p> <p>75.19 Prestar el servicio con vehículos que no se encuentren en adecuadas condiciones de funcionamiento y seguridad.</p> <p>75.20 Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.</p> <p>75.21 No dar cumplimiento a los cronogramas de vinculación de la flota requerida para la prestación del servicio.</p> <p>75.22 Permitir que el conductor aprovisione o manipule el vehículo con gasolina, ACPM o gas propano, cuando lleve pasajeros en su interior.</p> <p><b>ARTÍCULO 76°. ENTES GESTORES DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO, ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> Los entes gestores de Sistemas Integrados De Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público e Integrados de Transporte Público serán responsables por:</p> <p>76.1 No administrar ni ejecutar los recursos aportados por la Nación o el ente territorial en los términos previstos en el convenio de cofinanciación.</p> <p>76.2 No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e integrados de transporte regional.</p>
<p>76.3 No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte de los ministerios de Transporte y Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con sus competencias.</p> <p>76.4 No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.</p> <p>76.5 No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio, así como de los operadores de recaudo.</p> <p>76.6 Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes.</p> <p>76.7 No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad y cobertura del servicio.</p> <p><b>ARTÍCULO 77°. OPERADORES DE RECAUDO DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE MASIVO, ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.</b> Las empresas operadoras de recaudo, del sistema de gestión y control de flota, y del Sistema de Información al usuario de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público e Integrados de Transporte Público, serán responsables por:</p> <p>77.1 No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.</p> <p>77.2 No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema.</p>	<p>77.3 Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio, de manera permanente o transitoria, a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor.</p> <p>77.4 No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio en condiciones adecuadas de funcionamiento.</p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO III TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM</b></p> <p><b>ARTÍCULO 78°. INFRACCIONES PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN – TRAM.</b> Las empresas de servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren – tram, serán responsables por:</p> <p>78.1 No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio de sede o domicilio.</p> <p>78.2 No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos, que contenga, entre otros requisitos, la identificación del mismo, la fecha de revisión, las reparaciones efectuadas, los reportes, el control y el seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.</p> <p>78.3 No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afin, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.</p> <p>78.4 No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.</p>



<p>78.5 No contar con equipos debidamente señalizados o acondicionados o accesibles, según lo establecido en la normativa aplicable, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.</p> <p>78.6 Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización.</p> <p>78.7 No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo.</p> <p>78.8 No contratar a los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.</p> <p>78.9 Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo a quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p> <p>78.10 Apostar anuncios publicitarios en la vía, de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.</p> <p>78.11 No someter a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.</p> <p>78.12 No corresponder el diseño de los equipos con el uso propuesto.</p> <p>78.13 No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.</p>	<p>78.14 Operar o permitir la operación de sus equipos por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz, a través de entidades certificadoras de personas.</p> <p>78.15 Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces.</p> <p>78.16 Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas, sin el permiso o licencia requerida, o con esta vencida, suspendida o cancelada</p> <p>78.17 Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o que estén bajo efectos de sustancias psicoactivas.</p> <p>78.18 No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.</p> <p>78.19 Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.</p> <p>78.20 No contar con el manual de operación establecido por la normatividad vigente</p> <p>78.21 No contar con las pólizas de seguros de responsabilidad exigidas por la normatividad vigente.</p> <p>78.22 No contar con un sistema de información que garantice el seguimiento en línea y en tiempo real de la operación.</p> <p>78.23 No contar con centros de control de tráfico, que permitan el reporte en línea y en tiempo real de información a la autoridad competente.</p> <p>78.24 Cobrar una tarifa diferente a la establecida, cuando esta se encuentre regulada.</p>
<p><b>ARTÍCULO 79°. ENTES GESTORES.</b> Los entes gestores de Sistemas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren – tram, serán responsables por:</p> <p>79.1 No adoptar ni ejecutar las medidas y mecanismos necesarios para realizar la adecuada planeación, construcción e implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público, Integrados de Transporte Público e integrados de transporte regional.</p> <p>79.2 No permitir ni suministrar información necesaria para el seguimiento a los convenios de cofinanciación por parte de los ministerios de Transporte y Hacienda y Crédito Público, de acuerdo con sus competencias.</p> <p>79.3 No ejecutar el manejo financiero del proyecto de acuerdo con los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.</p> <p>79.4 No adoptar las decisiones que correspondan frente a los incumplimientos de los operadores del servicio, así como de los operadores de recaudo.</p> <p>79.5 Destinar los recursos de la tarifa a componentes que no se encuentran previstos en los contratos vigentes.</p> <p>79.6 No adoptar las medidas conducentes a lograr la accesibilidad y cobertura del servicio.</p> <p><b>ARTÍCULO 80°. LOS OPERADORES DE RECAUDO.</b> Las empresas operadoras de recaudo, de Sistemas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren – tram, cuando incurran en las siguientes conductas:</p> <p>80.1 No prestar el servicio de recaudo en las condiciones de atención y cobertura requeridas para la adecuada prestación del servicio de transporte.</p>	<p>80.2 No contar con información veraz y oportuna respecto de los viajes y transacciones realizadas dentro del sistema.</p> <p>80.3 Destinar los recursos recaudados por concepto de la prestación del servicio, de manera permanente o transitoria, a fines distintos a los ordenados en los contratos suscritos con el ente gestor.</p> <p>80.4 No contar con los equipos (software, hardware, mecanismos de control centralizados e integrados) requeridos para la prestación del servicio en condiciones adecuadas de funcionamiento.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO VI SANCIONES</b></p> <p><b>ARTÍCULO 81°. SANCIONES A IMPONER POR LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE.</b> La Superintendencia de Transporte, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1 de 1991, podrá imponer las sanciones previstas en este artículo por la inobservancia de las normas contenidas en esta ley, bajo los principios de razonabilidad y proporcionalidad:</p> <p>81.1 Amonestación y orden administrativa: Consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio o actividad portuaria que ha generado su conducta. La orden administrativa podrá adoptarse como única medida, o como complemento de cualquiera de las demás sanciones.</p> <p>Impuesta la amonestación e impartida la orden administrativa, cuando el sancionado se resistiere a cumplirla, la autoridad que expidió el acto administrativo podrá imponer multas sucesivas mientras permanezca en rebeldía,</p>

<p>concediéndole plazos razonables entre una y otra multa para que cumpla lo ordenado.</p> <p>La multa de que trata este inciso se impondrá mediante resolución motivada, previo traslado de la solicitud de explicaciones a la persona a sancionar, quien tendrá un término de diez (10) días para presentarlas. La resolución que ponga fin a la actuación por reuencencia deberá expedirse y notificarse dentro de los dos (2) meses siguientes al vencimiento del término para dar respuesta a la solicitud de explicaciones. Contra esta resolución únicamente procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de la notificación.</p> <p>Multas: Las multas oscilarán entre uno (1) a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la ocurrencia de los hechos constitutivos de la infracción o del último hecho constitutivo de la misma en los casos de conductas de tracto sucesivo.</p> <p>81.2 Suspensión de la habilitación o autorización expedida por el Estado para desarrollar una actividad económica, hasta por un término de 24 meses.</p> <p>81.3 Cancelación de la habilitación o autorización expedida por el Estado para desarrollar una actividad económica.</p> <p>81.4 Inhabilitar a la empresa sancionada para la solicitud de habilitación de la prestación de servicio, hasta por un término de 24 meses.</p> <p>81.5 Suspensión del registro de operador portuario, hasta por un término de 6 meses.</p> <p>81.6 Cancelación del registro de operador portuario.</p> <p>81.7 Cierre temporal del establecimiento de comercio hasta por 180 días.</p>	<p>81.8 Cierre definitivo del establecimiento de comercio.</p> <p>81.9 Orden de retiro definitivo de una página web, portal en Internet o del medio de comercio electrónico utilizado.</p> <p>81.10 Cuando se compruebe que los administradores, directores, representantes legales, revisores fiscales, socios, propietarios u otras personas naturales han facilitado, tolerado, colaborado, autorizado o ejecutado conductas contrarias a la normatividad del sector transporte, se les podrá imponer multas hasta por trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la infracción o del último hecho tratándose de conductas continuadas; y la prohibición de ejercer el comercio y/o de celebrar contratos de concesión y/o de interventoría hasta por cinco (5) años, contados a partir de la ejecutoria de la sanción.</p> <p>81.11 Ordenar, de conformidad con las disposiciones legales existentes, la inmovilización o retención de vehículos.</p> <p>81.12 Multas sucesivas hasta por mil quinientos (1.500) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por inobservancia de órdenes o instrucciones mientras permanezca en rebeldía.</p> <p>81.13 Cuando por las características de la infracción así lo amerite, ordenar a los usuarios la devolución de las sumas de dinero pagadas por estos.</p> <p><b>Parágrafo Primero.</b> En adición a las sanciones que sean procedentes en cada caso, la Superintendencia de Transporte podrá adoptar las medidas pedagógicas que estime convenientes, entre otras, la orden al sujeto sancionado de publicar en medios de comunicación la sanción que le fue impuesta, y la adopción de programas de cumplimiento y capacitación.</p>
<p><b>Parágrafo Segundo.</b> El pago de la multa, así como el cumplimiento de las demás formas de sanción, no podrán ser cubiertos ni asegurados o en general garantizados, directamente o por interpuesta persona, incluyendo, pero sin limitarse a la persona jurídica a la cual estaba vinculada la persona natural cuando incurrió en la infracción, ni por la matriz o empresas subordinadas de esta; ni por las empresas que pertenezcan al mismo grupo empresarial o estén sujetas al mismo control de aquella. Las multas tendrán como destino el presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>Parágrafo Tercero.</b> En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registro o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte o actividad portuaria en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de multa.</p> <p><b>Parágrafo Cuarto.</b> Las sanciones relacionadas con el sector aeronáutico se aplicarán de conformidad con lo dispuesto en los reglamentos aeronáuticos y demás normas que regulan las actividades del sector transporte, y lo no establecido en ellas, en lo dispuesto en la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo Quinto.</b> En tratándose de la suspensión o cancelación de la habilitación o autorización expedida por el Estado respecto de los organismos de apoyo al tránsito, los usuarios podrán realizar o culminar el trámite solicitado en otro organismo de apoyo al tránsito.</p> <p>Para los efectos de la presente disposición, el organismo de apoyo al tránsito, a elección del usuario, reintegrará la totalidad de los valores cancelados por el programa, o garantizará la prestación del servicio por parte de otro organismo de apoyo al tránsito.</p> <p><b>Parágrafo Sexto.</b> Sin perjuicio de las sanciones que en cada caso resulten procedentes, cuando el mismo sujeto haya sido sancionado tres veces dentro del mismo año calendario y por la misma infracción, una vez las mismas se encuentren ejecutoriadas, a solicitud de la Superintendencia de Transporte, el Ministerio de Transporte suspenderá la habilitación o autorización de la empresa por 3 meses o, en caso de no tener</p>	<p>habilitación, se ordenará el cierre del establecimiento de comercio, la suspensión de la plataforma tecnológica o página web por 180 días.</p> <p><b>Parágrafo Séptimo.</b> La Superintendencia de Transporte podrá ordenar la intervención de la fuerza pública con el fin de hacer cumplir una orden previamente impartida.</p> <p><b>Parágrafo Octavo.</b> Las sanciones impuestas por la Superintendencia de Transporte y por las demás autoridades y/o entidades que vigilan el cumplimiento de la normatividad del sector podrán ser tenidas en cuenta por las Entidades Contratantes como criterio de valoración de puntaje para la adjudicación de contratos estatales provenientes de licitación pública.</p> <p><b>Parágrafo Noveno.</b> Las sanciones impuestas por la Superintendencia de Transporte y por las demás autoridades y/o entidades que vigilan el cumplimiento de la normatividad del sector, deberán regirse por los principios de proporcionalidad y razonabilidad.</p> <p><b>Parágrafo Décimo:</b> Para efectuar el proceso de dosificación de las multas previstas en el presente artículo, se aplicarán las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Una multa no podrá ser confiscatoria. Por lo tanto, deberá considerarse la situación financiera de la empresa en el momento de cometer la infracción.</li> <li>b) En ese sentido, la multa no podrá nunca ser superior al máximo legal acá previsto, ni superior al 20% del patrimonio neto del infractor al momento de cometer la infracción.</li> <li>c) Para dosificar la multa, dentro de los límites impuestos en el anterior numeral, se considerarán cuatro cuartos: uno mínimo, dos medios y uno máximo.</li> </ol>

<p>d) Si la conducta que se investiga tiene relación con la prestación de servicios ilegales, o informales, o no autorizados, la tasación de la multa se hará en el cuarto superior.</p> <p>e) Si la conducta que se investiga tiene relación con la obstrucción de las funciones de supervisión, no entrega de información requerida o no colaboración con las autoridades, la tasación de la multa se hará en el cuarto superior.</p> <p>f) Si la conducta que se investiga genera un riesgo sobre los bienes jurídicos de la vida, seguridad e integridad de las personas, o afecta la eficiencia de las operaciones, o intereses directamente asociados a las relaciones económicas entre sujetos de la cadena logística, la tasación de la multa se hará entre el segundo y el tercer cuarto.</p> <p>g) Si la conducta que se investiga corresponde a incumplimiento de obligaciones formales que no generan riesgo sobre los anteriores bienes jurídicos, la tasación de la multa se hará en el primer cuarto.</p> <p>h) Efectuado el procedimiento anterior, La graduación al interior de los cuartos se hará con fundamento en los criterios establecidos en el artículo 50 de la ley 1437 de 2011, o la norma que lo sustituya, derogue o reemplace.</p> <p><b>ARTÍCULO 82°. SANCIONES A IMPONER POR LAS AUTORIDADES SANCIONADORAS DEL NIVEL TERRITORIAL.</b> Las autoridades sancionadoras del nivel territorial podrán imponer, dentro del marco de su jurisdicción, las sanciones previstas en este artículo por la inobservancia de las normas contenidas en esta ley que sean de su competencia:</p>	<p>82.1 Amonestación y orden administrativa: Consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio o actividad portuaria que ha generado su conducta. La orden administrativa podrá adoptarse como única medida, o como complemento de cualquiera de las demás sanciones.</p> <p>Impuesta la amonestación e impartida la orden administrativa, cuando el sancionado se resistiere a cumplirla, la autoridad que expidió el acto administrativo podrá imponer multas sucesivas mientras permanezca en rebeldía, concediéndole plazos razonables entre una y otra multa para que cumpla lo ordenado.</p> <p>La multa de que trata este inciso se impondrá mediante resolución motivada, previo traslado de la solicitud de explicaciones a la persona a sancionar, quien tendrá un término de diez (10) días para presentarlas. La resolución que ponga fin a la actuación por renuencia deberá expedirse y notificarse dentro de los dos (2) meses siguientes al vencimiento del término para dar respuesta a la solicitud de explicaciones. Contra esta resolución únicamente procede el recurso de reposición, el cual deberá interponerse dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de la notificación.</p> <p>82.2 Multas que oscilarán entre uno (1) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la ocurrencia de los hechos constitutivos de la infracción o del último hecho constitutivo de la misma en los casos de conductas de tracto sucesivo. Para el caso de las infracciones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégicos de Transporte Público e Integrados de Transporte Público y la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram las multas oscilarán entre los 100 y los 600 salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p>
<p>82.3 Suspensión de la habilitación o autorización expedida por el Estado para desarrollar una actividad económica, hasta por un término de 6 meses en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando el sujeto haya sido sancionado más de tres veces mediante providencias ejecutoriadas, por infracción a las normas de transporte en un período de un (1) año entre la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la tercera.</p> <p>b) Cuando dentro de la oportunidad señalada por la autoridad competente no se acrediten las condiciones exigidas por esta para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.</p> <p>c) En los casos de reiteración o reincidencia por la prestación de servicios no autorizados, en un período de un año.</p> <p>d) Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes y se pruebe dolo o culpa grave por parte del supervisado.</p> <p>e) Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio, o permitir el uso de su razón social por terceros, para prestar o facilitar la prestación de servicios no autorizados.</p> <p>82.4 Cancelación de la habilitación de las empresas de transporte que prestan el servicio en su jurisdicción, en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento, no corresponden a la realidad.</p>	<p>b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados.</p> <p>c) Cuando en la persona jurídica del vigilado concurra cualquiera de las causales de disolución previstas en la ley o en sus Estatutos.</p> <p>d) Cuando la alteración del servicio se produzca como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.</p> <p>e) Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el supervisado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión.</p> <p>f) Cuando no se acrediten los nuevos requisitos habilitación establecidos por la autoridad competente.</p> <p><b>Parágrafo.</b> La persona natural o jurídica a la que se imponga la sanción de cancelación no podrá solicitar licencia, permiso, habilitación o registro en un término de cinco (5) años, contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo que la impone.</p> <p>El presente parágrafo se extenderá a las sociedades de las que hagan parte dichas personas en calidad de administradores, representantes legales, miembros de junta directiva o de socios controlantes, a sus matrices y a sus subordinadas, y a las sucursales de sociedades extranjeras, con excepción de las sociedades anónimas abiertas.</p> <p><b>ARTÍCULO 83°. GRADUACIÓN DE LAS SANCIONES.</b> Para efectos de graduar las sanciones, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:</p> <p>83.1 La afectación en la prestación del servicio público de transporte.</p>

<p>83.2 El impacto negativo a los usuarios.</p> <p>83.3 La adopción o no de medidas que razonablemente debieron ser implementadas con el fin de conjurar la situación.</p> <p>83.4 Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.</p> <p>83.5 Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.</p> <p>83.6 Reincidencia en la comisión de la infracción.</p> <p>83.7 Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.</p> <p>83.8 La conducta procesal del investigado.</p> <p>83.9 Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.</p> <p>83.10 Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.</p> <p>83.11 El impacto que la conducta tenga sobre el mercado.</p> <p>83.12 El grado de participación del implicado.</p> <p>83.13 Los ingresos operacionales o activos del infractor del año inmediatamente anterior.</p> <p>83.14 La persistencia en el tiempo de una misma conducta infractora;</p> <p>83.15 La disposición o no de buscar una solución adecuada a los usuarios.</p>	<p>83.16 La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes.</p> <p>83.17 La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos.</p> <p><b>Parágrafo.</b> En caso de reincidencia comprobada en relación con la misma falta cometida dentro de los tres (3) años anteriores y las mismas se encuentren debidamente ejecutoriadas, la Superintendencia de Transporte impondrá multa de mínimo 1000 salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p style="text-align: center;"><b>TÍTULO VII DISPOSICIONES FINALES</b></p> <p><b>ARTÍCULO 84°. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN.</b> Las investigaciones administrativas que se hayan iniciado al momento de entrar en vigencia la presente ley continuarán siendo tramitadas en los términos y con las consecuencias sancionatorias existentes al momento de su apertura.</p> <p>Para lo dispuesto en los artículos 28 y 29 de la Ley 1762 de 2015, al momento de entrar en vigencia la presente ley, se aplicará el régimen establecido en la presente ley y en lo no contenido en ésta las reglas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, las personas naturales y jurídicas que presten servicios de transporte acuático deberán adecuarse a las disposiciones que trata esta ley en un término que no puede exceder 10 años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. Esta disposición aplica previo cumplimiento y concepto favorable de la Superintendencia de Transporte respecto de cada plan de promoción y prevención debidamente ordenado.</p>
<p><b>ARTÍCULO 85°.</b> El artículo 24 de la Ley 1564 de 2012 tendrá un numeral 6 que dice así:</p> <p>6. La Superintendencia de Transporte tendrá facultades jurisdiccionales para conocer de las controversias de naturaleza contractual que surjan entre las empresas del sector de logística y transporte, así como entre éstas y sus usuarios.</p> <p>Estas facultades se ejercerán de manera independiente de las facultades administrativas con las que ya cuenta la Superintendencia de Transporte. El Gobierno Nacional modificará la estructura de la Superintendencia de Transporte para que pueda ejercer todas sus funciones de manera independiente y para que cuente con los recursos necesarios para ello.</p> <p><b>ARTÍCULO 86°. DEROGACIONES.</b> Deróguense a partir de la vigencia dispuesta en esta ley, todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 41 de la Ley 1 de 1991, los artículos 44, 45, 46, 47, 48, 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, y artículos 77, 78, 79, 82, 83 de la Ley 1242 de 2008.</p> <p><b>ARTÍCULO 87°. VIGENCIA.</b> Esta ley rige a partir de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>IVÁN DARIÓ AGUDEZ ZAPATA</b>                  Senador de la República             </div> <div style="text-align: center;">   <b>GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ</b>                  Representante a la Cámara             </div> </div>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>JOHN JAIRÓ ROLDÁN AVENDAÑO</b>                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>DIEGO PATIÑO AMARILES</b>                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>JUAN FELIPE LEMOS URIBE</b>                  Senador de la República             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>NILTON CÓRDOBA MANYOMA</b>                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>MAURICIO GÓMEZ AMÍN</b>                  Senador de la República             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>ANDRÉS CRISTO BUSTOS</b>                  Senador de la República             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>GUILLELMO GARCÍA REALPE</b>                  Senador de la República             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>JULIÁN PEINADO RAMÍREZ</b>                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>HENRY FERNANDO CORREAL H.</b>                  Representante a la Cámara             </div> <div style="text-align: center; width: 45%;">   <b>JULIÁN BEDOYA PULGARÍN</b>                  Senador de la República             </div> </div>

 <p><b>KELYN JOHANA GONZÁLEZ DUARTE</b> Representante a la Cámara</p>  <p><b>NEVARDO ENEIRO RINCÓN VERGARA</b> Representante a la Cámara</p>  <p><b>LAURA ÉSTER FORTICH SÁNCHEZ</b> Senadora de la República</p>  <p><b>RUBY HELENA CHAGUI SPATH</b> Senadora de la República</p>  <p><b>JOHN MOISÉS BESAILE FAYAD</b> Senador de la República</p>  <p><b>HORACIO JOSÉ SERPA</b> Senador de la República</p>  <p><b>JUAN LUIS CASTRO CÓRDOBA</b> Senador de la República</p>  <p><b>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ</b> Senadora de la República</p>	 <p><b>JOSÉ OBDULIO GAVIRIA VÉLEZ</b> Senador de la República</p>  <p><b>RODRIGO VILLALBA MOSQUERA</b> Senador de la República</p>  <p><b>LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY</b> Senador de la República</p>  <p><b>AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ</b> Senadora de la República</p>
--	--

<p align="center"><b>PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2020 SENADO</b></p> <p align="center">"Por medio de la cual se establece el régimen regulatorio del sector transporte, se determina el procedimiento administrativo sancionatorio y se dictan otras disposiciones."</p> <p align="center"><b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p><b>1. INTRODUCCIÓN</b></p> <p>Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.</p> <p>La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para la adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</p> <p>Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que formulen y deberán darles el trámite debido.</p> <p>El principio constitucional de la reserva de ley (o reserva Legal), es una manifestación del principio de democracia y de división de los poderes, el cual exige que ciertas materias deban ser directamente reguladas por el legislador mediante la expedición de leyes y no a través de regulaciones de menor jerarquía como lo son los decretos de carácter reglamentario. Este principio impone la obligación de que los núcleos esenciales de la materia objeto de reserva estén contenidos (regulados) en una ley.</p>	<p>Frente a las materias sujetas a reserva de ley, la Corte Constitucional ha manifestado que son aquellos temas en los que no puede intervenir el ejecutivo legislando de manera extraordinaria, pues se exige la participación directa del Congreso como órgano máximo de deliberación política y de representación democrática, tal como ocurre con las leyes orgánicas, estatutarias y marco o cuando se decretan impuestos o expiden códigos. En suma: (a) solo el legislador puede regular la materia; (b) las autoridades administrativas, incluido el Gobierno Nacional, carecen de competencia para regular esa materia; y, (c) el legislador no puede en la ley que trata la materia, delegar en el Gobierno Nacional la regulación de la misma.</p> <p>Con lo anterior queda claro que aquellas materias sujetas a reserva legal merecen de tal importancia, que solamente el Congreso de la República puede establecer las reglas para el ejercicio de la actividad estatal.</p> <p>Al respecto, en materia sancionatoria solamente el Congreso de la República, puede expedir normas que establezcan faltas, sanciones, procedimiento administrativo, y es por ello que ante la debilidad de las normas vigentes (que más adelante se detallan), se requiere de la expedición de un marco normativo, acorde a los cambios requeridos para este sector, y que aclare cuál es el ámbito de aplicación para el cumplimiento de las normas y los reglamentos de la actividad del transporte y se incluya a todos los sujetos que administren, ejecuten, operen, promuevan, generen, violen y faciliten las infracciones a las normas del sector transporte, y se permita el ejercicio del derecho a la Defensa, pero que se sancione con toda severidad a aquellos que sin estar autorizados para la prestación del servicio, afecte directamente el desarrollo y la competitividad del sector transporte.</p> <p>En consecuencia, se hace necesaria la expedición de una ley, que establezca un régimen regulatorio del sector transporte, que contenga las faltas, sanciones, autoridades competentes, así como las disposiciones para la protección a los usuarios del transporte y se establezca las conductas que merecen sanción, señalando los montos de las sanciones cuando son de carácter pecuniario, pues en la actualidad las normas con fuerza de ley que regulan estos aspectos, son ambiguas y generan</p>
--	---



<p>dificultades tanto al investigado como al operador jurídico, por lo que la presente norma fijará también los criterios de tasación que deben aplicarse en el procedimiento administrativo sancionatorio.</p> <p>El artículo 150 numeral 8 de la Constitución Política asigna en cabeza del Congreso de la República la función de expedir "las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución". Por su parte, el artículo 189 de la Constitución Política prevé las funciones del Presidente de la República, indicando, en el numeral 22 el ejercicio de la "inspección y vigilancia de la prestación de servicios públicos".</p> <p>De otro lado, señala la Constitución Política en su artículo 365<sup>1</sup>, que "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. (...) En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios."</p> <p>Con base en esta disposición, corresponde y es un deber del Estado garantizar la prestación de los servicios públicos de manera eficiente a todos los habitantes de la Nación, disponiendo del ordenamiento jurídico como primera herramienta para lograr dicho objetivo. Dentro de este marco normativo, un régimen regulatorio se configura como un instrumento eficaz para lograr el cumplimiento de las disposiciones legales y en consecuencia la prestación efectiva de los servicios públicos a su cargo.</p> <p><sup>1</sup> ARTÍCULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el estado, mediante ley aprobado por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita".</p>	<p>De igual manera, debe destacarse que los servicios públicos se encuentran sometidos a los parámetros y disposiciones que consagren las leyes. La Constitución le confiere entonces al Órgano Legislativo la función de establecer el contexto de los servicios públicos, entre otros, en lo atinente al régimen regulatorio.</p> <p>No obstante lo anterior, el Presidente de la República conserva la facultad de inspeccionar, controlar y vigilar dichos servicios, es decir, supervisar la efectiva prestación de los servicios públicos.</p> <p>Respecto a la definición de los conceptos de inspección, vigilancia y control, la Corte Constitucional ha establecido que corresponde al Congreso de la República precisarlos, el cual, dentro de la cláusula general de competencia legislativa prevista en la Constitución Política puede disponer los aspectos que implican cada una de estas actividades.</p> <p>En este sentido, la Sentencia C-540 de 2012 expresamente indicó:</p> <p>"No existe una definición unívoca y de orden legal de las actividades de inspección, vigilancia y control. Si bien la propia Constitución, en artículos como el 189, emplea estos términos, ni el constituyente ni el legislador han adoptado una definición única aplicable a todas las áreas del Derecho (...) Los alcances específicos de las funciones de inspección y vigilancia deberán ser precisados por el legislador, como ha señalado esta Corporación en varias decisiones, pues se trata de una materia sujeta a reserva de ley". Así, el Alto Tribunal acude a la revisión gramatical y semántica de dichas palabras e ilustra en las mencionadas sentencias algunos de los esquemas de inspección, vigilancia y control que se presentan en los sectores de los servicios públicos.</p> <p>En tratándose específicamente del servicio público de transporte y la facultad de intervención, la Corte Constitucional se ha pronunciado mediante Sentencia C-033 de 2014, de la siguiente manera:</p>
<p>(...)</p> <p><b>4. Los servicios de transporte público y privado.</b></p> <p>4.1. En concordancia con la jurisprudencia, 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 (artículo 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (artículo 333).</p> <p>4.2. La Corte Constitucional acorde con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, ha indicado que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica.</p> <p>El referido artículo 3º de la Ley 105 de 1993 también establece dentro de los principios rectores de dicha actividad, que la operación del transporte público es un servicio público, por lo tanto compete al Estado la regulación, control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</p> <p>Posteriormente, la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad existente relacionada con los principios y los criterios que sirven de fundamento para regular y reglamentar el transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación nacional (artículo 1º), insistiendo que la seguridad, en particular la de los usuarios, "constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte" (artículo 2º).</p> <p>Adicionalmente se preceptúa que la regulación del transporte público por parte de las autoridades competentes conlleva exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes</p>	<p>la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo de transporte, dándole prioridad al uso de los medios masivos. "En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política" (artículo 3º).</p> <p>Dentro de los principios rectores contenidos en la Ley 336 de 1996, se indica que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, incluido el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a particulares (artículo 4º).</p> <p>Ahora bien, el artículo 5º ibídem señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios.</p> <p>(...)</p> <p>De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Const.), y regir la prestación de los servicios públicos (artículo 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucionales de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.</p> <p>Resulta pertinente recordar que acorde con la jurisprudencia de la Corte: "El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a</p>



<p>la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad".</p> <p>Así, el transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción, al tiempo que facilita la satisfacción de intereses de distintos órdenes, incluido el ejercicio de actividades de diversa clase que permiten desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular.</p> <p>4.3. Según lo establecido en el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 parcialmente demandado, el servicio de transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, que de efectuarse con equipos propios se requiere que estos cumplan con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y en caso distinto, deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de dicha ley, esto es, con aquellas personas naturales o jurídicas constituidas como una unidad de explotación económica permanente con los equipos, las instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de personas o cosas (artículo 10), que hayan obtenido la habilitación para operar, es decir, la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar ese servicio público (artículo 11).</p> <p>Acorde con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, para distinguir el transporte público y privado: "El elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que <b>en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros</b>" (no está en negrilla en el texto original).</p>	<p>A diferencia del servicio de transporte público, el privado se caracteriza por las siguientes particularidades (está en negrilla en el texto original):</p> <p>"- La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su <b>ámbito exclusivamente privado</b>;</p> <p>- Tiene por <b>objeto</b> la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad;</p> <p>- Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo.</p> <p>- No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular;</p> <p>- Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía".</p> <p>Lo anterior no conlleva que no exista una intervención del Estado, mediante la ley u otro tipo de normas contenidas en el ordenamiento jurídico, en procura de ejercer el control sobre el ejercicio de la actividad transportadora privada, pues no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general, sino que guarda una estrecha relación, como actividad riesgosa que es al emplear medios mecánicos de diversa índole, con la salvaguarda tanto de la vida e integridad de las personas, para lo cual debe priorizarse de forma esencial la seguridad de todos los actores relacionados con dicha actividad, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular.</p> <p>Es por ello que el Estado, no solo mediante la Ley 336 de 1996 reglamenta el servicio de transporte público, como servicio público esencial, sino que mediante el ejercicio de sus funciones de dirección, regulación y control regule las diferentes modalidades bajo las cuales se puede materializar la movilización de personas o cosas.</p> <p>(...).</p>
<p>En síntesis, siempre que se trate de prestar un servicio de transporte, sea público o privado, dada la prevalencia del interés general sobre el particular, es imperativa la intervención estatal para reglamentar y controlar esa actividad, en procura de garantizar no solo el pleno ejercicio de actividades inherentes a la economía o el desarrollo de la sociedad, sino principalmente para salvaguardar la seguridad tanto de los usuarios como de la comunidad.</p> <p>Ya en pronunciamientos anteriores la jurisprudencia constitucional había justificado la facultad del Estado en la intervención en la regulación atinente a la prestación del servicio de transporte de la siguiente manera<sup>2</sup>:</p> <p>El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es "legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos" de los ciudadanos".</p>	<p><b>La potestad sancionadora del Estado – Derecho Administrativo Sancionador</b></p> <p>El derecho administrativo sancionador, en términos de la doctrina y la jurisprudencia constitucional<sup>3</sup>, supone una ruptura del principio de la tridivisión de poderes, en la medida en que la represión de los ilícitos ya no corresponde de manera exclusiva al poder judicial, y más concretamente a la justicia penal. En efecto, el modelo absoluto de separación de funciones del Poder público se reveló como insuficiente ante el incremento de deberes y obligaciones de los particulares, como de funciones públicas de los servidores del Estado, que ante su incumplimiento merecían la imposición de una sanción. Sin embargo, no todas las infracciones eran susceptibles del mismo tratamiento, pues en atención a los intereses que se pretendían proteger con cada una de las disciplinas del derecho punitivo del Estado, se distinguieron aquellas que serían objeto de sanción directa por la Administración, y aquellas otras que se reservarían para la justicia penal.</p> <p>En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no solo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un "poder de sanción", ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.</p> <p>La doctrina "ius publicista" reconoce que la potestad sancionadora de la Administración forma parte de las competencias de gestión que constitucionalmente se le atribuyen, pues es indudable que si un órgano tiene la facultad jurídica para imponer una obligación o para regular una conducta con miras a lograr la realización del interés general, el incumplimiento de ese mandato correlativamente debe implicar la asignación de atribuciones sancionatorias bien sea al mismo órgano que impuso la obligación o a otro distinto, con el propósito de asegurar la vigencia del orden jurídico mediante la</p>

<sup>2</sup> Sentencia C-14 de 2009. MP Mauricio González Cuervo

<sup>3</sup> Sentencia C-214 de 1994, C948 de 2002 y C-406 de 2004

<p>imposición de los castigos correspondientes. Sobre este tema la Corte Constitucional ha establecido<sup>4</sup>:</p> <p>"[La] potestad sancionadora como potestad propia de la administración es necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones y la realización de sus fines, pues (...) permite realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer a sus propios funcionarios y a los particulares el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos (...)".</p> <p>De otro lado, la facultad sancionadora de la Administración ha sido objeto de comparación y distinción con los conceptos de poder de policía y función de policía, en los siguientes términos<sup>5</sup>:</p> <p>"- Por una parte, se distingue del "poder de policía", en cuanto este lejos de pretender preservar la vigencia del orden jurídico mediante la represión o sanción de comportamientos contrarios al mismo, se limita a regular el alcance de la libertad ciudadana mediante normas generales e impersonales, a fin de asegurar la estabilidad del orden público conforme a los parámetros de la salubridad, moralidad, seguridad y tranquilidad pública.</p> <p>- Por la otra, la potestad sancionadora es distinta de la "función de policía", pues esta supone el ejercicio de facultades asignadas a las autoridades administrativas en ejercicio del poder de policía, con miras a garantizar el orden público en sus diversas facetas, y no a consagrar los distintos instrumentos de coacción que permitan sancionar el incumplimiento de los mandatos impuestos por las normas jurídicas a sus destinatarios".</p> <p><sup>4</sup> Sentencia C-14 de 1994. M.P. Antonio Barrera Carbonell.  <sup>5</sup> Sentencia C-492 de 2002. M.P. Jaime Córdoba Triviño</p>	<p>En consecuencia, la potestad sancionadora de la Administración permite asegurar la realización de los fines del Estado, al otorgarle a las autoridades administrativas la facultad de imponer una sanción o castigo ante el incumplimiento de las normas jurídicas que exigen un determinado comportamiento a los particulares o a los servidores públicos, a fin de preservar el mantenimiento del orden jurídico como principio fundante de la organización estatal.</p> <p>En materia de derecho administrativo sancionador, la Corte Constitucional<sup>4</sup>, consagró como elementos necesarios para el establecimiento de un régimen sancionatorio los siguientes:</p> <p>"En este orden de ideas ha considerado admisible una técnica legislativa distinta a la que opera en derecho penal, mediante la cual se acuda a clasificaciones más o menos generales en las que puedan quedar subsumidos los diferentes tipos de infracciones, siempre y cuando se establezcan "unos criterios que han de ser atendidos por los funcionarios encargados de imponer la respectiva sanción, criterios que tocan, entre otros, con la proporcionalidad y razonabilidad que debe presentarse entre la conducta o hecho que se sanciona y la sanción que pueda imponerse, lo que le permite tanto al administrado como al funcionario competente para su imposición, tener un marco de referencia cierto para la determinación de la sanción en un caso concreto".</p> <p>Para la Corte, en consecuencia, la flexibilidad que puede establecer el legislador en materia de derecho administrativo sancionador es compatible con la Constitución, siempre que esta característica no sea tan amplia que permita la arbitrariedad de la administración. Un cierto grado de movilidad a la administración para aplicar las hipótesis fácticas establecidas en la ley guarda coherencia con los fines constitucionales de esta actividad sancionatoria administrativa, en la medida que le permite cumplir eficaz y eficientemente con las obligaciones impuestas por la Carta. Sin embargo, ha advertido que la flexibilidad del principio de legalidad no puede tener un carácter extremo, al punto</p> <p><sup>6</sup> Sentencia C-1011 de 2008. M.P. Jaime Córdoba Triviño</p>
<p>que se permita la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas.</p> <p>El principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador exige que directamente el legislador establezca como mínimo: (i) los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada; (ii) las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta; (iii) la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad".</p> <p>De otra parte, uno de los principios esenciales comprendidos dentro del ámbito del artículo 29 de la Constitución Política es el principio de tipicidad, que se manifiesta en la "exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras".</p> <p>A partir de ello, la jurisprudencia [206] ha estimado que para que pueda predicarse el cumplimiento del contenido del principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador, deben concurrir tres elementos, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable [207] a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;</li> <li>(ii) (ii) Que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley</li> <li>(iii) (iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción;</li> </ul> <p>Sin perjuicio de lo anterior, se reitera que "las conductas o comportamientos que constituyen falta administrativa, no tienen por qué ser descritos con la misma minuciosidad y detalle que se exige en materia penal, permitiendo así una mayor flexibilidad en la adecuación típica".</p>	<p><b>2. DERECHO A LA MOVILIDAD</b></p> <p>La movilidad en el Estado Social de Derecho se erige como pilar fundamental de la organización jurídico-política.</p> <p>En el ordenamiento jurídico colombiano, el artículo 24 de la Constitución Política lo consagra como derecho fundamental la libre locomoción de las personas y se refiere esencialmente a la "... facultad que tiene toda persona para desplazarse o desplazar sus bienes de un lugar a otro de acuerdo a sus necesidades, en las condiciones que lo requiere, sin que elementos o agentes externos lo impidan o retrasen".</p> <p>Como se desprende de su definición y con base en los pronunciamientos de la jurisprudencia constitucional, la movilidad se considera como derecho fundamental en la medida que puede constituirse en presupuesto para el ejercicio de otros derechos fundamentales<sup>7</sup>.</p> <p>Desde el punto de vista técnico, a la movilidad se le atribuyen diferentes alcances, esto es, el tránsito y el transporte y un atributo fundamental; la seguridad.</p> <p>El tránsito es definido como la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.</p> <p>La Seguridad constituye la garantía o certeza que deben tener todas las personas de poderse desplazar o trasladar sus bienes en el tiempo, forma y condiciones en que sus necesidades lo requieren sin que resulten afectados, dañados, lesionados o averiados. El transporte, por su parte es el traslado de personas o mercancías de un punto a otro. En este contexto, el transporte se configura como una de las herramientas para satisfacer el derecho a la movilidad, bien sea de manera directa como en el transporte</p> <p><sup>7</sup> Corte Constitucional Sentencias T-224, T-487 y T-518 de 1992, T-370 de 1993, C-179 de 1994, C-295 de 1996, T-150 de 1995, T-258 de 1996, SU-257 de 1997, T-483 y C-741 de 1999, C-110 de 2000, C-046, C-410 y T-1082 de 2001, T-595 de 2002, C-799 de 2003, C-042 de 2004, T-276 de 2003, T-059 de 2006 y C-292 de 2008.</p>

<p>privado o a través de terceros autorizados que lo realizan a cambio de una remuneración como en el transporte público.</p> <p>La Ley 336 de 1996 define el servicio público de transporte como una industria encaminada a satisfacer necesidades de transporte a cambio de una remuneración o precio, correspondiendo regulación, en los términos del artículo 365 Constitucional, directamente al Estado.</p> <p>En el transporte se involucran tres conceptos estructurales y diferenciadores: (i) modo de transporte, (ii) medio de transporte y (iii) nodo de transporte.</p> <p><u>El Modo de transporte</u> corresponde al espacio en el que se presta el servicio: aéreo, terrestre o acuático, respaldado por una infraestructura adecuada por la cual transita el medio de transporte: el <u>Medio de transporte</u> es el equipo a través del cual se realiza el traslado de personas o mercancías de un lugar, pueden ser: naves, aeronaves, equipos férreos, vehículos, entre otros; y el <u>Nodo de Transporte</u> es la infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte, tales como puertos, aeropuertos, estaciones, entre otros.</p> <p>Con base en lo anterior es dable identificar cuatro modalidades de transporte: Aéreo, Acuático, Terrestre y transporte por cable.</p> <p>El transporte acuático puede ser: marítimo y fluvial y el terrestre puede ser ferroviario y terrestre automotor.</p> <p>El transporte terrestre automotor se clasifica no solo por el espacio físico donde se realiza sino por el tipo de bien que se transporte, por ello se habla de transporte terrestre automotor de carga, transporte terrestre automotor mixto y transporte terrestre automotor de pasajeros.</p> <p>A fin de vincular la operación de las diferentes modalidades de transporte entre sí, se hace necesario la operación de los nodos de transporte los cuales aseguran la</p>	<p>intermodalidad o interrelación entre las diferentes modalidades de transporte. Por la especial participación o servicio que prestan estos actores, los cuales configuran como servicios conexos al transporte es por lo que se deben vincular al presente proyecto de ley.</p> <p><b>3. OBJETO DEL PROYECTO</b></p> <p>El objeto del presente Proyecto de ley consiste en establecer el Régimen Regulatorio del Sector Transporte, incluyendo las faltas, sanciones, autoridades competentes y el procedimiento administrativo, así como las disposiciones relacionadas con la protección a los usuarios del servicio de transporte, servicios conexos y complementarios, adoptando medidas tendientes a fortalecer las competencias de vigilancia, inspección y control de las entidades encargadas de las autoridades de supervisión del sector transportador, entidades que dentro de sus funciones de vigilancia e inspección deben propender por aplicar técnicas preventivas, orientadas a apoyar a los integrantes de la cadena logística de transporte a mejorar los controles sobre los vehículos y equipos destinados a la prestación del servicio de transporte, así como a propender por el mejoramiento de los estándares de calidad en la prestación de dichos servicios.</p> <p>De igual manera, busca el proyecto la implementación de procedimientos adecuados a la realidad del sector del transporte en Colombia, con fases que se ajusten a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde se garanticen los Principios de: i) debido proceso; ii) presunción de inocencia y iii) buena fe, principios que se deben conjugar con los orientadores de las actuaciones administrativas como: Celeridad, economía, eficacia y moralidad administrativa, con una fase procesal verbal y una ordinaria, dependiendo de la complejidad de las infracciones a investigar.</p> <p>Por su naturaleza procesal, procedimental y adjetiva, no pretende este proyecto establecer condiciones materiales o sustantivas sobre el sector, estas condiciones continúan siendo las establecidas por la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996 y las</p>
<p>demás que regulan cada modalidad, por lo tanto, tampoco tiene la vocación de instruir o delegar en el Gobierno la reglamentación de materias regulatorias o sustantivas.</p> <p>En lo relacionado con el sistema de sanciones, se actualizan las tipificaciones de las infracciones, así como las multas a imponer.</p> <p><b>4. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</b></p> <p><b>4.1. Antecedentes</b></p> <p>A la fecha, no cuenta el sector transporte con un instrumento jurídico integrado que aglutine el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos que permita, tanto a los vigilados como a los supervisores, conocer, concretamente, el cúmulo de normas que establecen los parámetros dentro de los que debe circunscribirse la actividad sancionatoria del Estado en su función de supervisor de la prestación del servicio público de transporte y sus servicios conexos en sus diferentes modos y/o modalidades.</p> <p>Por el contrario, existen un sinnúmero de normas jurídicas dispersas que, en lugar de dar claridad y seguridad conllevan a confusión y a diversidad de interpretaciones jurídicas, generadoras de inconsistencias y disparidad de criterios llegando, en ocasiones, a producir decisiones contradictorias. Veamos:</p> <p>El Congreso de la República expidió en el año 1993 la Ley 105, por medio de la cual se dictaron disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyeron competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamentó la planeación en el sector transporte y se delinearón los principios fundamentales del sector y los principios del transporte público.</p> <p>El Capítulo IV de esta ley se denominó "Sanciones" y dispuso en el artículo 9°:</p>	<p>"Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.</p> <p>Podrán ser sujetos de sanción:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.</li> <li>2. Las personas que conduzcan vehículos.</li> <li>3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.</li> <li>4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.</li> <li>5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.</li> <li>6. Las empresas de servicio público.</li> </ol> <p>Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Amonestación.</li> <li>2. Multas.</li> <li>3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.</li> <li>4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.</li> <li>5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.</li> <li>6. Inmovilización o retención de vehículos".</li> </ol> <p>Posteriormente se expide la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte mediante el cual se pretendió legislar de manera integral el sector, entregando las bases esenciales para que el Gobierno, por vía reglamentaria, regulará los aspectos operativo, organizacional, técnico, y económico en cada una de las modalidades de transporte.</p> <p>En materia sancionatoria, la ley estableció un capítulo noveno denominado "Sanciones y Procedimiento" en el cual definió el concepto de amonestación, estableció los intervalos de las multas de acuerdo a la modalidad de transporte, determinó de manera muy general algunos supuestos de hecho constitutivos de infracciones de transporte, fijó las causales de suspensión y de cancelación de la habilitación, permiso o registro de los</p>

<p>operadores de transporte así como las causales de inmovilización, y determinó un procedimiento para la imposición de las sanciones. En este sentido, dispuso la Ley 336 de 1996:</p> <p><b>Artículo 44.</b> De conformidad con lo establecido por el artículo 9° de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrán en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.</p> <p><b>Artículo 45.</b> La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.</p> <p><b>Artículo 46.</b> Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;  b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;  c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;  d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y  e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:</p> <p>a) Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;</p>	<p>b) Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1000) salarios mínimos mensuales vigentes;  c) Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes;  d) Transporte férreo: de uno (1) a mil quinientos (1500) salarios mínimos mensuales vigentes, y  e) Transporte aéreo: de uno (1) a dos mil (2000) salarios mínimos mensuales vigentes.</p> <p><b>Artículo 47.</b> La suspensión de licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, se establecerá hasta por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando el sujeto haya sido multado a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida, y  b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.</p> <p><b>Artículo 48.</b> La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas;  b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora;  c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos;</p>
<p>d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación;  e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley;  f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades, y  g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.</p> <p><b>Artículo 49.</b> La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:</p> <p>a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente;  b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registró o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas;  c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y solo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;  d) Por orden de autoridad judicial;  e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio</p>	<p>no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes;  f) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga;  g) Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario;  h) Cuando se detecte que el equipo es utilizado, para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución, e  i) En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.</p> <p><b>Parágrafo.</b> La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.</p> <p><b>Artículo 50.</b> Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:</p> <p>a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;  b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y  c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados</p>

y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

**Artículo 51.** Presentados los descargos y practicadas las pruebas decretadas, si fuere el caso se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en el Código Contencioso Administrativo.

**Parágrafo.** En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las habilitaciones, licencias, registros o permisos puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una sola vez, la imposición de multa.

**Artículo 52.** Confiérese a las autoridades de transporte la función del cobro coactivo de las sanciones pecuniarias impuestas en virtud de lo dispuesto por la Ley 105 de 1993, por la presente ley y por las normas con ellas concordantes transcurridos treinta días después de ejecutoriada la providencia que las establezca, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil<sup>8</sup>.

De igual manera, la Ley 336 de 1996 le otorgó al Presidente de la República, dentro de su facultad reglamentaria, la potestad para expedir los reglamentos en cada una de las modalidades de transporte. En ejercicio de dicha potestad, el Gobierno nacional, en el año 1998 expide un conjunto de Decretos<sup>8</sup> con los cuales reglamentó las diferentes modalidades de transporte, especialmente aquellas relacionadas con el transporte terrestre automotor. Cada una de estas disposiciones consagró un capítulo específico para el régimen regulatorio.

<sup>8</sup> Decreto número 1553 reglamentario del transporte público terrestre automotor en vehículos taxi; Decreto número 1554 transporte público terrestre automotor de carga; Decreto número 1556 transporte público terrestre automotor especial; Decreto número 1557 transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera y Decreto número 1558 transporte público terrestre automotor colectivo.

En el mes de febrero del año 2001 se expide otro grupo de Decretos, derogatorios de los expedidos en el año 1998, que reglamentaron nuevamente cada una de las modalidades. Estos Decretos no regularon lo relacionado con el régimen regulatorio. En esta oportunidad el Ejecutivo optó por expedir una sola disposición<sup>9</sup> que consagró las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinó su régimen de sanciones. En esta norma se incluyeron: las obligaciones y prohibiciones generales de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, las obligaciones y prohibiciones específicas para cada modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor, el régimen de las sanciones, el procedimiento sancionatorio y el procedimiento para la inmovilización.

Posteriormente, en el mes de noviembre de 2003, el Gobierno nacional expide el Decreto número 3366 de 2003, "por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos". En esta oportunidad se actualizó y se hizo más específica la regulación introducida por el Decreto número 176 de 2001 en materia sancionatoria.

Con fundamento en el citado Decreto número 3366 de 2003, y con apoyo de la Resolución 10800 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, mediante la cual se adoptó el Formato de Informe a las Infracciones al Transporte, comenzó a darse aplicación en todo el país a este instrumento sancionatorio.

El Decreto número 3366 de 2003 es demandado ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo que declara la nulidad y la suspensión provisional de algunas de sus normas, sustentando su decisión en el carácter de reserva legal que tienen los temas sancionatorios. En la actualidad el Decreto número 3366 de 2003 no se encuentra ni derogado ni declarado nulo en su integridad pero genera una completa incertidumbre jurídica para los actores del sector en tanto aplicar el Decreto puede implicar un riesgo jurídico para cualquier sanción que se imponga, debiéndose recurrir nuevamente a los esenciales elementos que confieren las Leyes 105 y 336 para poder ejercer la función

<sup>9</sup> Decreto número 176 de 2001.

sancionatoria por parte de las autoridades de transporte con los ya referenciados efectos.

En este contexto normativo se somete a consideración del Congreso el presente proyecto de Ley que, como quedó dicho, propende por consagrar un Régimen Regulatorio del Sector Transporte unificado e integrador de los principios, normas y procedimientos que rigen la actividad sancionatoria administrativa.

#### 4.2. Presentación

La presente iniciativa busca retomar los Proyectos de ley número 208 de 2009 y 090 de 2012, 134 de 2014, 076 de 2018 y 225 de 2019, los cuales buscaban regular desde el legislativo, el régimen sancionatorio en materia de transporte en lo concerniente a las funciones de inspección, vigilancia y control, en su deber, ya que las normas que actualmente rigen en este tema merecen una seria revisión y una completa actualización por lo que se considera procedente retomar estos proyectos de ley.

No obstante lo anterior, se introducen aspectos relacionados con la nueva forma de ejercer las funciones atribuidas a la Superintendencia, la cual tiende a ser más preventiva que represiva, pues con la implementación de las herramientas que se establecen se busca es la optimización de la prestación del servicio por cada uno de los vigilados. Para el logro de este objetivo se enuncian las actividades que en desarrollo de la tarea de vigilancia podrá ejercer ante los vigilados; así mismo, se contemplan las funciones de inspección y las medidas preventivas que tienen como único propósito suspender una actividad cuando se ha presentado la vulneración objetiva de cualquier disposición legal que regula determinado servicio o actividad y que como consecuencia, se está poniendo en riesgo la prestación de un servicio o afectando los intereses de los usuarios o de los mismos prestadores de servicios en caso de actividades irregulares.

Es pertinente destacar que el presente proyecto, fue ajustado a partir de los comentarios recibidos de los diversos gremios que comprenden el sector. Por una parte se realizaron

dos foros de socialización y discusión del proyecto de Ley, el primero de ellos tuvo lugar el 6 de febrero de 2020 en el Congreso de la República, contando con la asistencia de 116 personas proveniente de diversos sectores, espacio en el cual, de la mano del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de transporte, se recibieron valiosos aportes de integrantes del sector, gremios y universidades; el segundo evento tuvo lugar el 25 de febrero de 2020 en la ciudad de Bucaramanga, contando con la asistencia de 69 participantes delegados de los diferentes sectores, espacio en el cual se realizaron mesas de trabajo que permitió contar con valiosos aportes que, en conjunto con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia, fueron incorporados al presente proyecto.

Finalmente se destaca que también se contó con un correo electrónico habilitado para recibir comentarios, al igual que se presentaron por escrito conceptos de diversos gremios, así como de instancias académicas, todo lo cual fue analizado e incorporado, en lo pertinente, en el presente proyecto, teniendo especial sensibilidad por la regulación que debe darse en un contexto como el actual, donde la pandemia de Covid-19 ha golpeado de forma especial al sector transporte.

En este contexto, el presente proyecto busca entregarle al sector transportador un Régimen Regulatorio integral para el transporte y sus servicios conexos que incluya los siguientes elementos esenciales:

**4.2.1. Definiciones.** En consideración al carácter de norma procedimental, se incluyen definiciones exclusivamente de contenido procesal y de la supervisión para dar alcance a la ley, acogiendo el criterio de no adoptar definiciones de carácter sustantivo o técnico, las cuales corresponden adoptar a los reglamentos, evitando, de esta manera, reiteraciones innecesarias.

**4.2.2. Autoridades.** En este capítulo se entregan competencias y herramientas de supervisión a la Superintendencia de Transportes y a otras autoridades que de acuerdo con la Ley y los reglamentos las vienen ejerciendo en atención a su titularidad. En consecuencia, se individualizan las entidades públicas o



<p>autoridades encargadas de adelantar los procedimientos y/o adoptar las medidas correspondientes, por infracciones a normas de transporte, teniendo en consideración factores funcionales, territoriales y de la naturaleza de la infracción. Aspectos que desarrollaremos en este documento.</p> <p><b>4.2.3. Sujetos.</b> Este aparte se refiere a las personas, independientemente de su naturaleza, que pueden ser destinatarias de los procesos de investigación por infracciones a las normas de transporte.</p> <p><b>4.2.4. Régimen de Infracciones.</b> Corresponde al conjunto de disposiciones de orden legal que consagran los supuestos de hecho o conductas que al ser materializadas, generan el inicio de una investigación y la imposición de sanciones en el evento de comprobarse la materialización de ellas.</p> <p><b>4.2.5. Régimen de Sanciones.</b> Consecuencias jurídicas por la comisión de infracciones a las normas de transporte y sus servicios conexos, las cuales pueden ser consideradas como un mecanismo de persuasión que prevenga a los sujetos de no desarrollar conductas sancionables o de haberse declarado su responsabilidad, no volver a realizarlas.</p> <p><b>4.2.6. Procedimiento Sancionatorio.</b> En desarrollo del principio constitucional del debido proceso, contenido en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, se establece el conjunto de etapas que deben adelantar las autoridades competentes a los sujetos sancionables, por la comisión de infracciones a las disposiciones de transporte y sus servicios conexos, a fin de establecer su responsabilidad en la comisión de conductas sancionables.</p> <p><b>4.3. Principios Rectores</b> Aspecto muy importante del presente proyecto, lo constituye la inclusión de los principios rectores de las actividades de supervisión ejercidas por las Autoridades investidas de esta competencia.</p>	<p>En la teoría del derecho<sup>10</sup> se reconocen a los principios y a las reglas como categorías de normas jurídicas. Ambas se suelen clasificar dentro de dicho concepto pues desde un punto de vista general (principio) o desde otro concreto y específico (regla) establecen aquello que es o debe ser. Así las cosas, tanto los principios como las reglas al tener vocación normativa se manifiestan en mandatos, permisiones o prohibiciones que delimitan y exigen un determinado comportamiento. Así lo ha establecido la Corte Constitucional al manifestar:<sup>11</sup></p> <p>"Los principios (...), consagran prescripciones jurídicas generales que suponen una delimitación política y axiológica reconocida y, en consecuencia, restringen el espacio de interpretación, lo cual hace de ellos normas de aplicación inmediata, tanto por el legislador como por el juez constitucional. (...) Su alcance normativo no consiste en la enunciación de ideales que deben guiar los destinos institucionales y sociales con el objeto de que algún día se llegue a ellos; su valor normativo debe ser entendido de tal manera que signifiquen una definición en el presente, una base [deontológico]-jurídica sin la cual cambiaría la naturaleza misma de la Constitución y por lo tanto toda la parte organizativa perdería su significado y su razón de ser. Los principios expresan normas jurídicas para el presente; son el inicio del nuevo orden".</p> <p>La principal diferencia entre principios y reglas radica en la especificidad de sus órdenes o preceptos, pues mientras los "principios" son típicas normas de organización, mediante los cuales se unifica o estructura cada una de las instituciones jurídicas que dan fundamento o valor al derecho, a través de la condensación de valores éticos y de justicia; las "reglas" constituyen normas de conducta que consagran imperativos categóricos o hipotéticos que deben ser exactamente cumplidos en cuanto a lo que ellas exigen, sin importar el ámbito fáctico o jurídico en el que se producen.</p> <p><sup>10</sup> ALEXY. Robert. Teoría de los derechos fundamentales. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. Madrid. 2002. Pág. 83.</p> <p><sup>11</sup> Sentencia T-406 de 1992 M. P. Ciro Angarita Barón.</p>
<p>Así las cosas, mientras las "reglas" se limitan a exigir un comportamiento concreto y determinado, los "principios" trascienden a la mera descripción de una conducta prevista en un precepto jurídico, para darle valor y sentido a muchos de ellos, a través de la unificación de los distintos pilares que soportan una institución jurídica. En este aspecto, la doctrina<sup>12</sup> ha sostenido que:</p> <p>"[Los principios constituyen los] soportes estructurales del sistema entero del ordenamiento, al que por ello prestan todo su sentido. Son &lt;&gt; por lo mismo, porque trascienden de un precepto concreto y organizan y dan sentido a muchos, y, a la vez, porque no deben confundirse con apreciaciones singulares y particulares que pudieran expresar la exigencia de una supuesta &lt;&gt; (...) Son los principios institucionales los que organizan las distintas normas reguladoras disponibles para el régimen de la institución, los que dan a las mismas todo su sentido y alcance, y a la vez, los que precisan, según una lógica propia, la articulación de todas ellas, así como la solución procedente en caso de insuficiencia de alguna de ellas o de alguna. Los principios institucionales son principios generales del Derecho porque trascienden a las normas concretas y porque en ellos se expresa siempre necesariamente un orden de valores de justicia material; son así, a la vez, núcleos de condensación de valores ético-sociales y centros de organización del régimen positivo de las instituciones y animadores de su funcionamiento".</p> <p>Los principios como lo reconoce la doctrina están llamados a cumplir en el sistema normativo los siguientes papeles primordiales: (i) Sirven de base y fundamento de todo el ordenamiento jurídico; (ii) actúan como directriz hermenéutica para la aplicación de las reglas jurídicas; y finalmente, (iii) en caso de insuficiencia normativa concreta y específica, se emplean como fuente integradora del derecho. En estos términos, es indiscutible que los principios cumplen una triple función de fundamento, interpretación e integración del orden jurídico.</p> <p><sup>12</sup> GARCÍA DE ENTERRÍA. Eduardo. FERNÁNDEZ. Tomás-Ramón. Curso de Derecho Administrativo. Tomo I. Octava Edición. Editorial Civitas. Madrid. Págs. 74 y 75.</p>	<p>Se reconoce a los principios como fundamento, en la medida en que contribuyen a la organización deontológica de las distintas instituciones que dan soporte a la vida jurídica, esto es, fijan los criterios básicos o pilares estructurales de una determinada situación o relación social que goza de trascendencia o importancia para el derecho, como ocurre, por ejemplo, con los contratos, el matrimonio, la responsabilidad o el ejercicio del Poder público en sus distintas expresiones. De donde resulta que, en cumplimiento de esta función, los principios se convierten en el punto cardinal que sirve de orientación para la aplicación de las innumerables reglas jurídicas que se apoyan sobre unos mismos valores que las explican, justifican y las dotan de sentido.</p> <p>En cuanto a su función como instrumento para la interpretación, la jurisprudencia constitucional ha sostenido que los principios se convierten en guías hermenéuticas para descifrar el contenido normativo de las reglas jurídicas que al momento de su aplicación resulten oscuras, dudosas, imprecisas, indeterminadas o aun contradictorias en relación con otras normas de rango superior, incluyendo dentro de las mismas a los principios de naturaleza constitucional. En Sentencia T-005 de 1995, al referirse a la aplicación del principio de solidaridad en materia de seguridad social, se expuso:</p> <p>"Los principios sirven para sustentar soluciones a los problemas de sopesamiento de intereses y valores, de tal manera que la decisión final no habría sido la misma de no existir dicho principio".</p> <p>De igual manera, en Sentencia T-058 de 1995, la Corte manifestó que: "Los principios juegan un papel esencial en la interpretación jurídica, en especial cuando se presentan casos difíciles, producto del conflicto de varias normas".</p> <p>Finalmente, los principios cumplen una función de integración, ya que asumen el rol de fuente formal del derecho ante la insuficiencia material de la ley para regular todas y cada una de las situaciones que se puedan presentar en el devenir social. El ordenamiento jurídico crea así un mecanismo que le permite a todos los operadores y, en especial, a los jueces, resolver los problemas que escapan a la previsión humana en el momento de expedir los correspondientes estatutos normativos dirigidos a reglar su</p>



<p>comportamiento, o que se presentan como nuevos, en atención al desarrollo progresivo de la sociedad y a la exigencia de darle una respuesta jurídica a las múltiples necesidades que en esta se presentan.</p> <p>Son varios los preceptos que le asignan a los principios las funciones anteriormente descritas. A título meramente ilustrativo, destacaremos los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El artículo 230 de la Constitución Política Nacional que al someter a los jueces en el desarrollo de la función jurisdiccional al imperio del ordenamiento jurídico, reconoce a los principios generales del derecho como criterios auxiliares de la actividad judicial.</li> <li>- El artículo 8° de la Ley 153 de 1887, dispone que cuando haya ley exactamente aplicable al caso controvertido, se aplicarán las leyes que regulan casos o materias semejantes, y en su defecto, la doctrina constitucional y las reglas o principios generales de derecho.</li> </ul> <p>En este contexto, el derecho sancionatorio del Estado se encuentra sometido a los principios de legalidad, tipicidad, reserva legal, debido proceso, razonabilidad, proporcionalidad, teniendo cada uno de ellos particularidades en cuanto a sus intereses, sujetos, sanciones y efectos jurídicos.</p> <p>El principio de legalidad salvaguarda la libertad individual, previene la falta de aplicación de justicia y asegura la igualdad de todas las personas ante cualquier instancia judicial. Este principio conlleva implícita la necesidad de que preexistan disposiciones jurídicas que permitan establecer con certeza las conductas que vulneran el funcionamiento de la administración pública, así como las sanciones correspondientes por su realización u omisión.</p> <p>Por su parte, el "principio de reserva de ley" se manifiesta en la obligación del Estado de someter el desarrollo de determinadas materias o de ciertos asuntos jurídicos necesariamente a la ley, o al menos, a tener como fundamento la preexistencia de la misma. Así lo reconoce expresamente el artículo 29 Constitucional cuando establece</p>	<p>que nadie podrá ser juzgado sino "conforme" a leyes preexistentes al acto que se le imputa.</p> <p>Este principio fue creado por la doctrina alemana, influida por el dogma de la división de poderes, pues no se concebía que por fuera de la ley se pudiesen proferir medidas que de alguna manera afectaran los derechos fundamentales de las personas, ya que se entendía que los mismos correspondían a una auténtica expresión de la voluntad general que debían ser regulados por el órgano constitucional encargado de representarla. Así se reconoció por la Corte Constitucional<sup>13</sup>, al afirmarse que:</p> <p>"Como lo ha sostenido reiteradamente esta Corporación, aquellas materias inexorablemente vinculadas a los derechos constitucionales fundamentales, tales como, la vida en condiciones dignas, el trabajo, el mínimo vital, etc., se encuentran sujetas a reserva de ley, razón por la cual, no puede dejarse en manos del ejecutivo su regulación".</p> <p>Cuando se habla del principio de reserva de ley, es para indicar que determinadas materias deben estar respaldadas por la ley o simplemente que la ley es el único instrumento idóneo para regular su funcionamiento. En algunos de dichos casos, a través de una ley en sentido formal, y en otros, admitiendo su desarrollo conforme a leyes en sentido material.</p> <p>Desde esta perspectiva, en materia disciplinaria, la jurisprudencia de la Corte Constitucional<sup>14</sup> ha establecido que la consagración de los comportamientos reprochables disciplinariamente, así como las sanciones, los criterios para su fijación y los procedimientos para adelantar su imposición, corresponden a una materia que compete desarrollar de manera exclusiva a la ley, tanto en sentido formal como material. En este mismo sentido se ha pronunciado el Consejo de Estado de la siguiente manera:<sup>15</sup></p> <p><small><sup>13</sup> Sentencia C-432 de 2004 M. P. Rodrigo Escobar Gil. <sup>14</sup> Sentencias C-506 de 2002, C-948 de 2002, C-1076 de 2002, C-125 de 2003, C-252 de 2003, C-383 de 2003. <sup>15</sup> Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera del Consejo de Estado en Providencia del 24 de septiembre de 2009.</small></p>
<p>"Sin embargo, teniendo en cuenta el principio constitucional que indica que los particulares solo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución Política y las leyes, el principio de legalidad consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política que dispone que el debido proceso se debe aplicar a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, que toda persona se presume inocente y que el Gobierno nacional ejerce la potestad reglamentaria para la debida ejecución de las leyes, pero que no puede excederla, encuentra la Sala que las conductas por las cuales se sanciona a los propietarios, poseedores, tenedores y los conductores relacionadas en las disposiciones acusadas por el actor, esto es en los artículos 15, 16, 21 y 22, no están soportadas o tipificadas en la ley.</p> <p>(...)</p> <p>En esa medida el acto está viciado de nulidad, lo que impone acceder a las pretensiones de la demanda, pues ciertamente el Gobierno al expedir la norma censurada excedió la potestad reglamentaria, por lo que la Sala declarará la nulidad de los artículos 15, 16, 21 y 22 del Decreto número 3366 de 2003, porque como ya se dijo, si bien la ley ha señalado los sujetos que en materia de transporte público son sancionables y las sanciones que se pueden imponer, no ha tipificado o descrito la conducta que es sancionable respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, distrital o municipal, ni de pasajeros en vehículo taxi.</p> <p>(...)</p> <p>Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5° del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo".</p>	<p>En relación con el término de caducidad de la acción sancionatoria, elemento fundamental dentro del régimen sancionatorio indicó el Consejo de Estado<sup>16</sup> lo siguiente:</p> <p>"El marco jurídico previsto en el anterior capítulo, permite a la Sala deducir que como la Ley 336 de 1996 no contempló expresamente un término de caducidad para el ejercicio de la facultad sancionadora del Estado, es imperioso acudir al Código Contencioso Administrativo que regula de manera general la caducidad de la mencionada facultad administrativa. Interpreta la Sala, que esa fue la intención de las reglamentaciones proferidas por el Gobierno con posterioridad a la Ley 336 de 1996, pues en los Decretos número 1556, 1557 de 1998 y 3366 de 2003, el término de caducidad de la acción sancionadora del Estado en materia de transporte es de tres (3) años contados a partir de la comisión del hecho o de la falta, plazo idéntico al dispuesto en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo. Sin embargo, como se verá enseguida, los decretos reglamentarios 1556 y 1557 de 1998 consagraron, adicionalmente, el fenómeno de la interrupción de la caducidad sin límite en el tiempo, lo cual, se ha prestado a interpretaciones como las que se aducen en la consulta, en el sentido de que surtida la notificación del auto de apertura, la administración puede pronunciarse en cualquier momento. <b>No puede pasar por alto la Sala que el Gobierno carece de competencia para dictar una norma en que se define el término de caducidad que, como bien se sabe, es de orden público y de reserva legal</b> (Negrillas y subrayas fuera de texto.</p> <p>De igual manera, en Providencia del 20 de junio de 2012 de la Sección Primera del Consejo de Estado se indicó:</p> <p>"Ahora bien, se observa que el acto acusado fue expedido por el Gobierno nacional con fundamento en la potestad reglamentaria, consagrada en el artículo 189, numeral 11, de la Constitución Política.</p> <p><small><sup>16</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. Concepto 1632 de 2005.</small></p>

<p>Frente a tal facultad, la Corte Constitucional ha señalado que tiene naturaleza ordinaria, derivada, limitada y permanente. Es ordinaria, toda vez que para su ejercicio no requiere habilitación distinta de la norma constitucional que la confiere; tiene carácter derivado, puesto que requiere de la preexistencia de material legislativo para su ejercicio; es limitada debido a que “encuentra su límite y radio de acción en la Constitución y en la ley; es por ello que no puede alterar o modificar el contenido y el espíritu de la ley, ni puede dirigirse a reglamentar leyes que no ejecuta la administración, así como tampoco puede reglamentar materias cuyo contenido está reservado al legislador”; y, finalmente, es permanente, por cuanto el Gobierno puede hacer uso de la misma tantas veces como lo considere oportuno para la cumplida ejecución de la ley de que se trate y hasta tanto esta conserve su vigencia”.</p> <p>En pronunciamiento más reciente<sup>17</sup>, el mismo Consejo de Estado, al estudiar la legalidad del Decreto número 3366 de 2003, por medio del cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor reiteró, respecto a la reserva legal del régimen sancionatorio dispuso:</p> <p>“En múltiples ocasiones la Sala se ha pronunciado al respecto<sup>11</sup>, por ejemplo en sentencia de 28 de julio de 2010, sostuvo que el régimen sancionatorio en materia de transporte es de reserva del legislador:</p> <p>“No obstante lo anterior, la Sala debe señalar en forma categórica que el precitado Ministerio de Transporte, si bien está facultado para proferir este tipo de reglamento derivados o de segundo grado, no lo está para proferir normas en materia sancionatoria, las cuales se encuentran reservadas al legislador ...”.</p> <p>(...)</p> <p><sup>17</sup> Consejo de Estado. Sección Primera. Sentencia del 19 de mayo de 2016. Expediente: 2008-00107, acumulado con el 2008-00098. M. P. Guillermo Vargas Ayala.</p>	<p>Sobre el particular la Sala prohija el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 16 de octubre de 2001, rad. Número 1.454, M. P. doctora Susana Montes de Echeverri, que en la parte pertinente dice:</p> <p>“De conformidad con el Capítulo Noveno de la Ley 336 de 1996, ...Las autoridades administrativas de transporte, ... en ejercicio de la función de control y vigilancia que la Constitución y las leyes les atribuye – como función presidencial podrán, como facultad derivada, imponer a quienes violen las normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las <u>sanciones tipificadas por la ley</u>, cuando se realicen o verifiquen los supuestos fácticos previstos por el legislador para su procedencia, supuestos que determinan y limitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia”.</p> <p>Adicional a los principios de legalidad y reserva de ley, en el derecho administrativo sancionador, y en concreto, en el derecho disciplinario, de igual manera resulta exigible el “principio de tipicidad”. De conformidad con esta garantía del debido proceso disciplinario, en materia administrativa, la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, debe describir clara, expresa e inequívocamente las conductas que pueden ser sancionadas y el contenido material de las infracciones, así como la correlación entre unas y otras. En esta medida, la Corte Constitucional<sup>18</sup> ha admitido que mediante el principio de tipicidad:</p> <p>“se desarrolla el principio fundamental ‘<i>nullum crimen, nulla poena sine lege</i>’, es decir, la abstracta descripción que tipifica el legislador con su correspondiente sanción, debe ser de tal claridad que permita que su destinatario conozca exactamente la conducta punitiva; en principio se debe evitar pues la indeterminación para no caer en una decisión subjetiva y arbitraria”.</p> <p>Aunque el principio de tipicidad forme parte de las garantías estructurales del debido proceso en los procedimientos disciplinarios, no es demandable en dicho campo el</p> <p><sup>18</sup> Sentencia C-530 de 2003. M. P. Eduardo Montealegre Lynett.</p>
<p>mismo grado de rigurosidad que se exige en materia penal. En efecto, la naturaleza de las conductas reprimidas, los bienes jurídicos involucrados, la teleología de las facultades sancionatorias, los sujetos disciplinables y los efectos jurídicos que se producen frente a la comunidad, hacen que la tipicidad en materia disciplinaria admita – en principio– cierta flexibilidad.</p> <p>El presente proyecto ratifica los principios bajo los cuales se debe regir la actuación administrativa sancionatoria estableciendo que, en desarrollo de las funciones de vigilancia, inspección y control las autoridades competentes deben garantizar los principios de: i) Debido proceso; ii) Favorabilidad, y iii) Presunción de inocencia, indicando que las actuaciones administrativas se deben adelantar con sujeción a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política.</p> <p>Se destaca que la Superintendencia de Transporte, además de las facultades de carácter objetivo, relacionadas con la prestación del servicio, cuenta con la posibilidad de verificar algunos de los aspectos subjetivos de los sujetos de inspección, esto es, operaciones de carácter contable, administrativo, financiero, jurídico, económico, que tengan que ver con la formación y funcionamiento del ente, aclarando que estas funciones se ejercen solamente cuando existan circunstancias que puedan poner en riesgo la prestación de un servicio público de transporte.</p> <p><b>4.4. La Superintendencia y las facultades de Supervisión</b></p> <p>Reforzar la autonomía administrativa de la Superintendencia de Transporte es una necesidad esencial para avanzar en el desarrollo institucional que demanda el sector de transporte, el tránsito y su infraestructura y garantizar, de esta manera, que se cumplan plenamente las atribuciones de inspección, vigilancia y control de forma que se generen las condiciones necesarias para lograr competitividad y desarrollo del sector, los cuales permitirán el crecimiento económico del país.</p>	<p>En consecuencia, resulta indispensable otorgar a la Superintendencia la Personería Jurídica de la cual carece en la actualidad, de tal manera que cuente con mayor autonomía y capacidad patrimonial, nominadora y administrativa, para ejercer de la mejor manera posible las competencias delegadas por el Presidente de la República, esto es, la inspección, vigilancia y control del transporte, el tránsito y su infraestructura, consolidando de esta forma la institucionalidad que el sector requiere para mejorar su calidad y competitividad.</p> <p>De acuerdo con lo consagrado en los numerales 24 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, corresponde al Congreso señalar las directrices a las que habrá de sujetarse el ejecutivo para el cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control a que aluden los referidos numerales, esto es las que recaen sobre las personas que realicen actividades financieras, bursátiles, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento o inversión de recursos captados del público, así como sobre las entidades cooperativas y las mercantiles. Nada en el texto superior impide al Congreso que, al señalar tales directrices, permita que las referidas funciones presidenciales se transfieran a superintendencias con personería jurídica pertenecientes a la administración descentralizada.</p> <p>En este contexto, el presente proyecto modifica la naturaleza jurídica de la Superintendencia de Transporte al otorgarle Personería Jurídica, autonomía administrativa y patrimonial, dotándola de herramientas concretas para el ejercicio efectivo de sus funciones en todo el territorio nacional, como la desconcentración en diferentes territorios de la geografía nacional.</p> <p>Respecto a las facultades de Inspección y Vigilancia, se incorporan dentro de un capítulo las facultades generales y con especificidad las de inspección, entendidas como la posibilidad de solicitar, exigir y recibir información de los sujetos vigilados.</p> <p>De la misma manera, se establece un articulado relacionado con las facultades en materia de vigilancia lo cual permitirá a la Superintendencia velar por el cumplimiento de las normas y supervisar la implementación de los correctivos correspondientes para</p>

<p>solventar las situaciones que se presentan contrarias a la ley y a la Constitución Nacional.</p> <p>Frente a estas facultades es importante tener en cuenta los siguientes aspectos, aclarando que, con base en los pronunciamientos del Consejo de Estado<sup>19</sup>, las facultades de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte es integral, circunscribiéndose tanto a los aspectos objetivos, entendidos como los relacionadas con la prestación de los servicios de transporte, tránsito, infraestructura y sus servicios conexos y a los aspectos subjetivos, esto es, los atinentes a la constitución, administración y funcionamiento de la sociedad autorizada para prestar el servicio, diferenciación que resulta esencial para efectos, no solo de delimitar el alcance de las funciones, sino también para evitar colisiones de competencia entre la nación y los entes territoriales, aclarando que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, corresponde al Presidente de la República, a través de sus agentes, ejercer la inspección, vigilancia y control de los prestadores de los servicios públicos por ello, es la Superintendencia quien puede ejercer la supervisión subjetiva sobre los operadores y prestadores de estos servicios.</p> <p>De igual forma, se dota a la Superintendencia de mayores instrumentos, institucionales, jurídicos, técnicos, tecnológicos y financieros para que pueda ejercer de manera eficiente y oportuna su función como garante de la estabilidad de los prestadores del servicio público de transporte, de la siguiente manera:</p> <p>– <b>Instrumentos Institucionales:</b> Al mantenerse la personería jurídica, la autonomía y al determinarse la necesidad de su regionalización a través de la desconcentración.</p> <hr/> <p><sup>19</sup> Sentencia C-746 de Consejo de Estado, Sala Plena, de 25 de septiembre de 2001, Magistrado Ponente: Alberto Arango Mantilla. En esta oportunidad se precisó que "...la competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte en el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de carácter integral, comprende los aspectos objetivos y subjetivos sobre las personas naturales y jurídicas que prestan el servicio público de transporte y sus actividades conexas".</p>	<p>– <b>Instrumentos Jurídicos:</b> Al otorgarse por vía legislativa la descripción clara de sus funciones, competencias, infracciones, sanciones y procedimientos para el ejercicio de su misión.</p> <p>– <b>Instrumentos Financieros:</b> Al otorgarse fuentes de financiación que le permiten el ejercicio de sus funciones directamente, relacionada dicha financiación con la garantía del cumplimiento de dichas funciones, por ello se fija a su favor de manera permanente no un impuesto sino una contribución y se le asigna la titularidad de las multas que impone.</p> <p>– <b>Instrumentos Tecnológicos:</b> Al establecer como herramienta para el ejercicio de sus funciones las tecnologías de la información y las comunicaciones para asegurar la inmediatez y la eficacia en sus labores.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.4.1. La función de inspección</b></p> <p>Al hacer referencia a la función de inspección, se alude a la actividad de tener acceso a la información que manejan los sujetos de vigilancia, con el fin de analizar su contenido y establecer la adecuada prestación del servicio de transporte y el funcionamiento de la sociedad.</p> <p>La posibilidad de solicitar esta información y acceder a la documentación de los sujetos vigilados se fundamenta en la premisa constitucional consagrada en el artículo 15 superior<sup>20</sup>.</p> <hr/> <p><sup>20</sup> "Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en los bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Solo pueden ser interceptados o registrados mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley. Con el fin de prevenir la comisión de actos terroristas, una ley estatutaria reglamentará la forma y condiciones en que las autoridades que ella señale, con fundamento en serios motivos, puedan interceptar o registrar</p>
<p>La ejecución de esta función debe guardar un equilibrio que respete el derecho a la intimidad, la inviolabilidad, la reserva de la información y de los documentos privados de conformidad con las normas que particularmente reglamentan la materia. En ese orden de ideas, la función de inspección es una función preventiva encaminada a la obtención y análisis de la información de la manera en la que se presta el servicio y se administra la empresa, con el fin de establecer si efectivamente se está prestando en las condiciones de oportunidad, seguridad y continuidad establecidas por la ley, así como los aspectos, financieros, jurídicos y financieros del ente societario.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.4.2. La función de vigilancia</b></p> <p>La función de vigilancia hace referencia a identificar las actividades que desarrollan los vigilados para establecer una comparación con ciertos parámetros generales de actuación, para determinar si se están efectuando o no en debida forma, mirando si hay una mejor prestación del servicio, si se están ejecutando dentro de igualdad de condiciones, o si hay un desempeño inadecuado de la empresa.</p> <p>En consecuencia lo que busca esta función de vigilancia es realizar una evaluación de la ejecución de las funciones de los sujetos para medir su rendimiento de calidad.</p> <p>Esta función de evaluación y rendimiento supervisado a través de vigilancia analiza diversos aspectos o puntos para establecer una medición general, se mira el cumplimiento de los estándares mínimos, sumado a ello la supervisión de la gestión y desempeño operativo y financiero.</p> <hr/> <p>la correspondencia y demás formas de comunicación privada, sin previa orden judicial, con aviso inmediato a la Procuraduría General de la Nación y control judicial posterior dentro de las treinta y seis (36) horas siguientes. Al iniciar cada período de sesiones el Gobierno rendirá informe al Congreso sobre el uso que se haya hecho de esta facultad. Los funcionarios que abusen de las medidas a que se refiere este artículo incurrirán en falta gravísima, sin perjuicio de las demás responsabilidades a que hubiere lugar. Para efectos tributarios judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado, podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley".</p>	<p>El fin inmediato de la función de vigilancia radica en medir los parámetros de calidad de la prestación del servicio de transporte aludiendo a ciertos aspectos como lo constituye el personal y los recursos (equipos, vehículos, instalaciones, etc.) utilizados para la prestación del mismo, como indicadores de medición del correcto desarrollo del sector. Después de efectuar la función de inspección, se faculta, de manera complementaria, a la Superintendencia para adoptar medidas preventivas, apoyar la implementación de medidas correctivas, con el fin de garantizar el correcto desarrollo, ejecución y prestación del servicio y del funcionamiento de la empresa.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.4.3. La Función de Control</b></p> <p>El control consiste en la atribución de la Superintendencia para ordenar los correctivos necesarios para subsanar una situación crítica de orden jurídico, contable, económico o administrativo de los sujetos de vigilancia.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.5. Sanciones Administrativas</b></p> <p>En desarrollo de los preceptos consagrados en el artículo 29 de la Constitución, específicamente el relacionado con el principio de legalidad del cual participa el de reserva de ley, tratado en apartes precedentes, el cual se sintetiza en la obligación del Estado, de someter determinadas materias necesariamente a la ley se incluye un amplio título que contiene, para cada una de las modalidades de transporte, su infraestructura y servicios conexos y complementarios, las infracciones que pueden presentarse y las sanciones ante el incumplimiento de las disposiciones previstas en la ley.</p> <p>Respecto, a las conductas tipificadas como infracciones para cada uno de los sujetos de vigilancia, es importante aclarar que cuando se establece la infracción de normas de transporte, no implica que la autoridad competente pueda arbitrariamente imponer infracción a cualquier conducta. La norma sustantiva que regula cada una de las actividades ejercidas por cada sujeto pasivo, previamente ha establecido los deberes y</p>

<p>obligaciones de cada uno de ellos en el ejercicio de sus funciones, por tanto, la expresión descrita hace alusión a una conducta desplegada por el vigilado que se aparta de sus obligaciones y deberes y que no quedó descrita en las infracciones contempladas en la presente ley.</p> <p>En este sentido, propone el proyecto las siguientes sanciones por infracciones a las normas de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Multa.</li> <li>2. Suspensión de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.</li> <li>3. Cancelación de la Habilitación, Autorización, Registro o Permiso.</li> <li>4. Caducidad de las licencias o autorizaciones del infractor.</li> </ol> <p>Importante anotar que, a diferencia de lo que se tiene a la fecha<sup>21</sup> en las normas sancionatorias, en este proyecto se unifican las multas en salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p><sup>21</sup> Ley 336 de 1996 Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:  a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;  b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;  c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;  d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y  e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.  <b>Parágrafo.</b> Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:  a) Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;  b) Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes;  c) Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes;  d) Transporte férreo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes, y  e) Transporte aéreo: de uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.</p>	<p>La dosificación de las infracciones se realizó de acuerdo a la valoración de los bienes jurídicos que se protegen con dichas infracciones, teniendo presente que los bienes jurídicos particulares son: i) la seguridad; ii) la prestación del servicio; iii) los derechos de las personas con discapacidad; iv) las relaciones económicas equitativas entre los actores de la cadena del transporte; v) la protección de la infraestructura; vi) la protección de los derechos laborales, y vii) la moralidad pública.</p> <p>Particular mención debemos hacer respecto a la inclusión de las infracciones o tipos en blanco que admiten, siempre y cuando sea posible la remisión a otra norma que permita establecer el alcance de la conducta, imponer una determinada sanción.</p> <p>Los tipos en blanco han sido definidos por la jurisprudencia nacional<sup>22</sup> como "...descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras".</p> <p>El tipo abierto hace referencia a aquellas infracciones que ante la imposibilidad del legislador de contar con un listado detallado de comportamientos que se subsumen en las mismas, remiten a un complemento normativo, integrado por todas las disposiciones en las que se consagren deberes, mandatos y prohibiciones que resulten aplicables a los sujetos de sanción. Así, la tipicidad en las infracciones en los tipos en blanco se determina por la lectura sistemática de la norma que establece la obligación o la prohibición y aquella otra que de manera genérica prescribe que el incumplimiento de tales obligaciones o prohibiciones constituye una infracción sancionable.</p> <p>La Corte Constitucional, tratando el tema de los tipos o normas en blanco frente al derecho disciplinario sancionatorio ha considerado:<sup>23</sup></p> <p style="padding-left: 40px;">"Si bien en el derecho disciplinario la regla general es que la aplicación de sus normas generales se lleve a cabo a partir de una interpretación sistemática y de</p>
<p>una remisión a aquellas otras normas que contienen la prescripción de las funciones, deberes, obligaciones o prohibiciones concretas respecto del cargo o función cuyo ejercicio se le ha encomendado a los servidores públicos, y cuyo incumplimiento genera una falta disciplinaria. Esta forma de definir la tipicidad de la conducta a través de la remisión a normas complementarias, comporta un método conocido por la doctrina y la jurisprudencia como el de las normas o tipos en blanco, que consiste precisamente en descripciones incompletas de las conductas sancionadas, o en disposiciones que no prevén la sanción correspondiente, pero que en todo caso pueden ser complementadas por otras normas a las cuales remiten las primeras. La jurisprudencia constitucional ha admitido la existencia de tipos en blanco en materia disciplinaria, sin que ello vulnere los principios de tipicidad y de legalidad, siempre y cuando sea posible llevar a cabo la correspondiente remisión normativa o interpretación sistemática que le permita al operador jurídico establecer y determinar inequívocamente el alcance de la conducta reprochable y de la sanción correspondiente".</p> <p>En este contexto, consagra el proyecto de ley la posibilidad de sancionar, con el monto más bajo de multa, a los infractores de normas de transporte en todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte.</p> <p><b>4.6. Procedimiento Administrativo Sancionatorio</b></p> <p>Como es ampliamente conocido, el debido proceso previsto en el artículo 29 de la Constitución Política "se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas".</p> <p>Al respecto, la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) contiene en su parte primera el "Procedimiento administrativo general", y las "Reglas generales" que deben aplicar las entidades públicas en sus actuaciones, precisando en su artículo 34 lo siguiente:</p>	<p>"Las actuaciones administrativas se sujetarán al procedimiento administrativo común y principal que se establece en este Código, sin perjuicio de los procedimientos administrativos regulados por leyes especiales. En lo no previsto en dichas leyes se aplicarán las disposiciones de esta Parte Primera del Código".</p> <p>Sobre el debido proceso, la Corte Constitucional ha señalado lo siguiente:</p> <p>"La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa. (...)En la misma dirección, la Corporación ha explicado que corresponde al Legislador el desarrollo del debido proceso, mediante la definición legal de las normas que estructuran los procedimientos judiciales y administrativos, ámbito en el que le corresponde establecer su objeto, etapas, términos, recursos, y demás elementos propios de cada actuación. En ese marco, es posible concluir que (i) el Legislador posee una facultad de configuración de procedimientos administrativos de especial amplitud; (ii) dentro de esa potestad se incluye el diseño de los procedimientos, sus etapas, recursos y términos, entre otros aspectos; (iii) la regulación de esos procedimientos no puede desconocer los mínimos expresamente establecidos en la Constitución (artículos 29 y 228) y la jurisprudencia constitucional; (iv) además de esos mínimos, la regulación legislativa debe respetar los principios superiores de la Constitución, aspecto que (iv) corresponde verificar a este Tribunal, cuando así lo requiera fundadamente</p>

<p>un ciudadano, y bajo los lineamientos de los principios de razonabilidad y proporcionalidad<sup>24</sup>.</p> <p>Con este contexto constitucional, legal y jurisprudencial, se puede señalar que el debido proceso, y dentro de él, el respeto de los derechos de defensa y contradicción, se garantizan en el proyecto de ley.</p> <p>Se propone entonces la implementación de dos tipos de procedimientos, uno verbal, ágil, expedito, pero respetuoso del debido proceso y del derecho de defensa, donde se le otorgan al presunto infractor las oportunidades debidas para ejercer su derecho de defensa permitiendo, de igual manera, otorgarle a la Superintendencia un instrumento ágil en su función de juzgamiento, evitando el represamiento en la toma de decisiones, y otro procedimiento ordinario, escrito, más formal, para aquellas infracciones más graves, que se seguirá de acuerdo con los términos previstos en el Capítulo III del Título III del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, procedimientos adecuados a la realidad del sector transporte, con fases que se ajustan a los requerimientos constitucionales y legales vigentes, donde se respeta el debido proceso, la presunción de inocencia, la libertad probatoria, el principio de lealtad probatoria y la buena fe.</p> <p>Estos procedimientos lo que buscan es hacer más efectivo el procedimiento sancionatorio, pretendiéndose que las sanciones cumplan su verdadera función persuasiva en la medida que el sujeto de sanción esté convencido que si infringe una norma, existe una alta probabilidad que le sancionen.</p> <p><b>4.6.1. Medidas Cautelares o Preventivas</b></p> <p>Especial mención requiere la inclusión en este proyecto de una serie de medidas administrativas de carácter preventivo que propenden por el correcto funcionamiento de</p> <p><sup>24</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-034 del 29 de enero de 2014. M. P. María Victoria Calle Correa.</p>	<p>los sujetos sometidos a supervisión de la Superintendencia. De esta manera se describen las medidas que se aplicarán, dependiendo del análisis que resulte de la información recaudada dentro del proceso de inspección.</p> <p>La imposición de una o varias de estas medidas busca la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad y continuidad, respetando las disposiciones normativas para el desarrollo de estas actividades.</p> <p>Además de lo que ya se ha señalado respecto de las atribuciones de inspección y vigilancia y sus correspondientes funciones, se establece lo relativo a las medidas preventivas, así como lo relativo al procedimiento para la adopción de las mismas.</p> <p>Al decretar una medida preventiva o cautelar no se está desconociendo el debido proceso, se busca evitar una mayor vulneración a un derecho o la suspensión en la prestación del servicio de transporte. Decretada dicha medida, se deberá agotar el procedimiento descrito en el proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello.</p> <p>Decretada dicha medida, vendrá el agotamiento del procedimiento descrito en el proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello (Corte Constitucional Sentencia C-379 de 2004).</p> <p>Las medidas cautelares no pueden, en ningún caso, ser arbitrarias; ha dicho la Corte que el legislador en cumplimiento de la garantía al debido proceso que otorga la Carta Política en el artículo 29, se encuentra autorizado para instituir medidas cautelares las cuales deben ser concretas en cada proceso, de tal manera que aún en las hipótesis en que su atribución para decidir sea amplia, la discrecionalidad jamás pueda constituir una arbitrariedad. La doctrina y los distintos ordenamientos jurídicos han establecido requisitos que deben ser cumplidos para que se pueda decretar una medida cautelar, con lo cual la ley busca que esos instrumentos cautelares sean razonables y</p>
<p>proporcionados. Las medidas preventivas o cautelares desarrollan el principio de la eficacia de la administración de justicia, son un elemento integrante del derecho de las personas a acceder a la administración de justicia y contribuyen a la igualdad procesal. Sin embargo, la Corte ha afirmado que aunque el legislador goza de una considerable libertad para regular el tipo de instrumentos cautelares y su procedimiento de adopción, debe de todos modos obrar cuidadosamente, por cuanto estas medidas, por su propia naturaleza, se imponen a una persona antes de que ella sea vencida en juicio.</p> <p>Con ocasión de las medidas preventivas ha dicho la Corte:<sup>25</sup></p> <p>"La presunción de inocencia en la cual descansa buena parte de las garantías mínimas que un Estado democrático puede ofrecer a sus gobernados, no riñe, sin embargo, con la previsión de normas constitucionales y legales que hagan posible la aplicación de medidas preventivas, destinadas a la protección de la sociedad frente al delito y asegurar la comparecencia ante los jueces de aquellas personas en relación con las cuales, según las normas legales preexistentes, existan motivos válidos y fundados para dar curso a un proceso penal. La detención preventiva que implica la privación de la libertad de una persona en forma temporal con los indicados fines, previo el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 28, inciso 1°, de la Constitución Política, no quebranta en sí misma la presunción de inocencia, dado su carácter precario que no permite confundirla con la pena, pues la adopción de tal medida por la autoridad judicial no comporta definición alguna acerca de la responsabilidad penal del sindicado y menos todavía sobre su condena o absolución".</p> <p>En este sentido, no podría entenderse que con la adopción de una medida preventiva se vulnera el debido proceso toda vez que esta no constituye una sanción en sí misma.</p> <p><sup>25</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-1156/03 magistrado ponente Álvaro Tafur Galvis.</p>	<p>Dado que las medidas tienen como finalidad superar las situaciones que afecten la prestación del servicio de transporte, las mismas tienen un carácter eminentemente cautelar y por tanto, son independientes de las actuaciones sancionatorias que puedan adelantarse paralelamente por esos hechos.</p> <p>Relevante importancia adquiere la inmovilización de vehículos por períodos que garanticen una verdadera persuasión y medidas ante la reincidencia, como herramienta contra uno de los fenómenos más graves que aqueja al sector transporte en la actualidad como lo es la informalidad, medida que se considera eficaz siempre que se acompañen de otras que garanticen la inclusión laboral.</p> <p>Se destaca que tales consideraciones y el proyecto de ley ya han sido presentados en varias ocasiones ante el Congreso de la República, sin embargo, no han culminado con un trámite correspondiente para la expedición de una Ley, para que la Superintendencia de Transporte tenga herramientas para regular mediante un régimen regulatorio al sector transporte, los servicios conexos y complementarios.</p> <p><b>5.0. Posibles Conflictos de Interés en el trámite del proyecto de Ley</b></p> <p>En cumplimiento a lo preceptuado por el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, se procede a describir las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del presente proyecto de acuerdo con el artículo 286 de la ley en comento, estos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ser propietario, poseedor, tenedor, socio o accionista de empresas o vehículos de servicio público de transporte en las diferentes modalidades, de conformidad con las definiciones contenidas en este proyecto.</li> </ul>



Sin embargo, cada congresista, deberá en cumplimiento del artículo 182 de la constitución política, poner en conocimiento de la respectiva cámara, las situaciones de carácter moral o económicas que lo inhabitan de participar en el trámite, así estas no se encuentren enunciadas dentro de este texto.

De los Honorables Congresistas:

  
**IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA**  
 Senador de la República

  
**GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**  
 Representante a la Cámara

  
**JOHN JAIRÓ ROLDÁN AVENDAÑO**  
 Representante a la Cámara

  
**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
 Representante a la Cámara

  
**JUAN FELIPE LEMOS URIBE**  
 Senador de la República

  
**NILTON CÓRDOBA MANYOMA**  
 Representante a la Cámara

  
**MAURICIO GÓMEZ AMÍN**  
 Senador de la República

  
**ANDRÉS CRISTO BUSTOS**  
 Senador de la República

  
**GUILLERMO GARCÍA REALPE**  
 Senador de la República

  
**JULIÁN PEINADO RAMÍREZ**  
 Representante a la Cámara

  
**HENRY FERNANDO CORREAL H.**  
 Representante a la Cámara

  
**JULIÁN BEDOYA PULGARÍN**  
 Senador de la República

  
**KELYN JOHANA GONZÁLEZ DUARTE**  
 Representante a la Cámara

  
**NEVARDO ENEIRO RINCÓN VERGARA**  
 Representante a la Cámara

  
**LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ**  
 Senadora de la República

  
**RUBY HELENA CHAGUI SPATH**  
 Senadora de la República

**SECCIÓN DE LEYES**  
**SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES**

Bogotá D.C., 04 de septiembre de 2020

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 266/20 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN REGULATORIO DEL SECTOR TRANSPORTE, SE DETERMINA EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA, JUAN FELIPE LEMOS URIBE, MAURICIO GÓMEZ AMÍN, ANDRÉS CRISTO BUSTOS, GUILLERMO GARCÍA REALPE, JULIÁN BEDOYA PULGARÍN, LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ, RUBY ELENA CHAGUI SPATH, JOHN MOISES BESAILE FAYAD, HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA, JUAN LUIS CASTRO CÓRDOBA, ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ, JOSÉ OBDULIO GAVIRIA VÉLEZ, RODRIGO VILLALBA MOSQUERA, LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY, AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ, y los Honorables Representantes GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ, JOHN ROLDÁN AVENDAÑO, DIEGO PATIÑO AMARILES, NILTON CÓRDOBA MANYOMA, JULIÁN PEINADO RAMÍREZ, HENRY CORREAL H., KELYN GONZÁLEZ DUARTE, NEVARDO RINCÓN VERGARA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
 Secretario General

**PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – SEPTIEMBRE 04 DE 2020**

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

**CÚMPLASE**

**EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA**

**ARTURO CHAR CHALJUB**

**SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA**

**GREGORIO ELJACH PACHECO**

  
**JOHN MOISÉS BESAILE FAYAD**  
 Senador de la República

  
**HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA**  
 Senador de la República

  
**JUAN LUIS CASTRO CÓRDOBA**  
 Senador de la República

  
**ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ**  
 Senadora de la República

  
**JOSÉ OBDULIO GAVIRIA VÉLEZ**  
 Senador de la República

  
**RODRIGO VILLALBA MOSQUERA**  
 Senador de la República

  
**LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY**  
 Senador de la República

  
**AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ**  
 Senadora de la República