



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 1637

Bogotá, D. C., viernes, 5 de septiembre de 2025

EDICIÓN DE 49 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

De los honorables Congresistas,

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 280 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio para el transporte terrestre automotor y se fortalecen las herramientas de inspección, vigilancia, control y protección de los usuarios del sistema nacional de transporte, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., agosto de 2025

Doctor

**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**

**SECRETARIO GENERAL**

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Ciudad

**Referencia: Radicación Proyecto de Ley.**

En mi condición de miembro del Congreso de la República y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, por su digno conducto me permito poner a consideración de la honorable Cámara de Representantes el siguiente Proyecto de Ley número 280 de 2025 Cámara, *por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio para el transporte terrestre automotor y se fortalecen las herramientas de inspección, vigilancia, control y protección de los usuarios del sistema nacional de transporte, y se dictan otras disposiciones.* A continuación, los alcances del objeto del proyecto y, en consecuencia, le solicitamos dar comienzo al trámite legislativo respectivo.

**EDUARD SARMIENTO HIDALGO**

Representante a la Cámara por

Cundinamarca

**PACTO HISTÓRICO**

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 280 DE 2025 CÁMARA

*por medio de la cual se establece el régimen sancionatorio para el transporte terrestre automotor y se fortalecen las herramientas de inspección, vigilancia, control y protección de los usuarios del sistema nacional de transporte, y se dictan otras disposiciones.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**TÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**CAPÍTULO I**

**Objeto, alcance, principios y potestad sancionatoria**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer el régimen sancionatorio aplicable al sector del transporte terrestre automotor, incluyendo sus servicios conexos y complementarios, así como a los organismos de tránsito y los de apoyo al tránsito. Para tal efecto, se establecen las competencias, procedimientos, infracciones, medidas preventivas, sanciones y autoridades encargadas de la inspección, vigilancia y control.

Esta ley busca fortalecer la supervisión estatal para garantizar la legalidad, calidad, eficiencia, seguridad, accesibilidad y continuidad en la prestación del servicio público de transporte, protegiendo los derechos de los usuarios y fomentando la formalización del sector.

Así mismo, la presente ley establecerá medidas para la implementación y supervisión de criterios diferenciales en el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), orientados a garantizar la equidad económica y la protección del pequeño transportador dentro del marco de la inspección, vigilancia y control del sector.

**Parágrafo.** Las disposiciones aquí contenidas se aplicarán sin perjuicio de las facultades vigentes de la Superintendencia de Transporte y otras autoridades competentes, siempre que no contradigan lo previsto en esta ley.

**Artículo 2º. *Ámbito de aplicación.*** La presente ley es aplicable en todo el territorio nacional a los operadores de transporte terrestre automotor, tanto públicos como privados, personas naturales o jurídicas habilitadas para la prestación de servicios de pasajeros o de carga, así como a los organismos de tránsito y transporte de naturaleza municipal, distrital y departamental, dentro del ámbito territorial de su competencia. Igualmente, se extiende a los organismos de apoyo al tránsito y al transporte, tales como centros de enseñanza automovilística, centros de diagnóstico automotor y proveedores de especies venales, y a los prestadores de servicios conexos y complementarios, incluidos terminales de transporte, estaciones de peaje, operadores de recaudo, gestores de plataformas tecnológicas y servicios de emergencia.

Se encuentran igualmente comprendidos en el ámbito de aplicación los generadores de carga, intermediarios y remitentes en lo que atañe al cumplimiento del régimen tarifario establecido por el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (Sicetac), así como los usuarios de los servicios de transporte, en lo relativo a la protección de sus derechos y la adopción de medidas de reparación. Asimismo, ejercerán funciones de inspección, vigilancia, control y sanción tanto las autoridades nacionales, incluida la Superintendencia de Transporte, como las autoridades territoriales competentes, tales como alcaldes municipales y distritales.

**Parágrafo.** Las disposiciones de esta ley se aplicarán sin perjuicio de las competencias específicas de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de la Agencia Nacional de Infraestructura, del Instituto Nacional de Vías, de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y de la Dirección General Marítima, cada una dentro de su respectivo ámbito normativo y operativo. De igual manera, subsisten las normas especiales de otros modos de transporte, como lo son: aéreo, marítimo, fluvial, férreo y por cable.

Con su propio régimen sancionatorio, salvo en los casos en que la presente ley disponga expresa modificación o derogación.

**Artículo 3º. *Principios.*** Las actuaciones administrativas, en especial las sancionatorias, en materia de tránsito y transporte, se regirán por los principios constitucionales y legales aplicables, incluyendo:

**1. Calidad del servicio.** Los servicios de tránsito y transporte y la infraestructura deberán estructurarse por la autoridad de transporte y ejecutarse por los operadores orientados a la calidad del servicio, considerando y procurando la satisfacción de las necesidades de los usuarios y desarrollándose con estricto cumplimiento de las características requeridas para garantizar los niveles de servicio mínimos definidos por la autoridad de transporte competente en los documentos de autorización o contratos de concesión u operación y los estándares nacionales o internacionales a estos aplicables por disposiciones reglamentarias.

**2. Competitividad.** Los servicios de tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte deberán configurarse por la autoridad de transporte en sus decisiones de organización y autorización de servicios para incentivar un uso voluntario que refleje la preferencia de los usuarios frente a las otras alternativas de que disponen; para lo cual deberán las autoridades de organización del transporte, entre otros, tener la capacidad de generar una adecuada planeación y estructuración, identificando y respondiendo a los factores de percepción de satisfacción desde la perspectiva de la calidad subjetiva del servicio. La competitividad como resultado de los ejercicios de planeación y estructuración de un servicio por parte de la autoridad, se medirá a partir de su participación en la distribución modal o en el mercado de servicios al que pertenece y frente a las otras alternativas de los usuarios para la satisfacción de la misma necesidad.

**3. Conectividad.** Cualquier dispositivo que se introduzca o del cual se haga uso para el acceso a los servicios de tránsito, transporte e infraestructura, para la recopilación de información, para la vigilancia, supervisión y control, deberá tener la capacidad de conectarse y comunicarse con otro, con el fin de intercambiar información o establecer una conexión directa a base de información digital.

**4. Continuidad.** La prestación de los servicios de transporte, de los sistemas de tránsito y de la infraestructura deberá desarrollarse de forma permanente e ininterrumpida, estando prohibida cualquier acción u omisión del prestador, sus agentes o colaboradores y de terceras personas que puedan interrumpir la prestación del servicio público de transporte, con excepción de aquellas actividades que se encuentren expresamente previstas en el ordenamiento jurídico.

**5. Eficiencia.** Quienes participan de la prestación de los servicios de que trata la presente ley deberán garantizar la optimización de los

recursos y procesos con los que el prestador del servicio público desarrolla y cumple con las funciones y servicios a él asignados, propender por la adquisición, contratación y uso adecuado de los insumos y los recursos temporales, humanos y operativos del sistema, la adecuada organización de los diversos modos de transporte y el cumplimiento de las cadenas logísticas integradas; todo lo anterior sin afectar la continuidad, oportunidad, calidad, seguridad y el libre acceso para los usuarios.

**6. Libre acceso.** Todas las personas accederán libremente a los servicios de tránsito y transporte y a la infraestructura. El libre acceso implica: i) Que el usuario y la carga pueda transportarse a través del medio, modo y modalidad de transporte elegido, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad; ii) Que los usuarios sean informados sobre los medios, modos y modalidades de transporte que le son ofrecidos y las formas de su uso, de acuerdo con la reglamentación aplicable para cada caso; iii) Que el diseño de la infraestructura de transporte cuente con condiciones para su uso por personas en condición de discapacidad; y iv) Que los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte cuenten con cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

**7. Oportunidad.** En la regulación, configuración y prestación de los servicios de tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte, se deberá garantizar al usuario el acceso a la prestación del servicio en el momento en que es requerido, conforme las condiciones legales, reglamentarias, técnicas y operativas definidas en atención a las necesidades del servicio previamente identificadas.

**8. Protección del usuario.** El ejercicio de las competencias de las diferentes entidades, organismos y dependencias del sector y el Sistema Nacional de Transporte se orientará de manera prevalente a la configuración de servicios y de infraestructuras que garanticen los derechos a la integridad personal y a los derechos que en su condición de usuarios les corresponden.

**9. Seguridad.** Los usuarios tienen derecho a un servicio que resguarde la vida, la integridad física y la salud, así como también a sentirse protegidos por las diferentes leyes, reglamentos y procedimientos a través de los cuales se regula la prestación de los servicios del sector transporte.

**10. Sostenibilidad ambiental.** Es el principio según el cual las decisiones, políticas, servicios, proyectos e infraestructura del sistema de tránsito y transporte deben diseñarse y ejecutarse minimizando los impactos negativos sobre el medio ambiente, promoviendo el uso eficiente de los recursos naturales, la transición hacia tecnologías limpias, la movilidad sostenible y la adaptación al cambio climático, en armonía con los compromisos ambientales nacionales e internacionales.

**11. Debido proceso.** En todas las actuaciones administrativas, especialmente las de carácter sancionatorio, deberá garantizarse a los investigados el respeto pleno del debido proceso, entendido como el conjunto de garantías mínimas que permiten el ejercicio efectivo del derecho de defensa, la contradicción de las pruebas, la imparcialidad del funcionario, la publicidad de las actuaciones, la motivación de los actos administrativos y el acceso a los recursos establecidos en la ley. Ninguna sanción podrá imponerse sin la existencia de un procedimiento previo, legalmente establecido, que respete los derechos fundamentales del investigado, conforme a lo dispuesto en el artículo 29 de la Constitución Política y a la Ley 1437 de 2011 y demás normas relacionadas.

**12. Equidad territorial y enfoque diferencial.** Es el principio conforme al cual el diseño, regulación, control y prestación de los servicios de tránsito y transporte, así como la planificación de infraestructura, deberán considerar las condiciones específicas de cada territorio, incluyendo su grado de ruralidad, accesibilidad, contexto socioeconómico y características demográficas, garantizando la inclusión de grupos vulnerables, como comunidades étnicas, personas con discapacidad, mujeres, niños, personas mayores y poblaciones rurales dispersas, de manera que se asegure el acceso efectivo y justo al transporte como derecho y servicio público.

**Artículo 4°. Definiciones.** Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas en el Código de Comercio, las Leyes 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002 y 1480 de 2011 y sus correspondientes normas modificatorias y reglamentarias, las siguientes definiciones:

1. Administrador de la propiedad horizontal infraestructura de transporte. Persona jurídica sin ánimo de lucro que surge como efecto de la Constitución al régimen de propiedad horizontal, que tiene por objeto administrar correcta y eficazmente los bienes y servicios comunes a las infraestructuras de transporte sometidas al régimen de propiedad horizontal y de los actos y negocios jurídicos que se realicen sobre los bienes comunes por su representante legal, relacionados con la explotación económica, con el propósito de obtener contraprestaciones económicas que se destinen al pago de expensas comunes del edificio o conjunto y que además facilitan la existencia de la propiedad horizontal, su estabilidad, funcionamiento, conservación, seguridad, uso, goce o explotación de los bienes de dominio particular.

2. Cancelación de la habilitación, autorización, registro o permiso. Es una sanción que consiste en dejar sin efecto el acto administrativo que posibilita al sujeto vigilado el ejercicio de la actividad regulada y que conlleva la cesación definitiva de su eficacia y efectos jurídicos, impidiendo al sancionado continuar en el ejercicio de dicha actividad.

3. Centro de acopio de servicios no autorizados o de servicios ilegales de transporte. Es el constituido

por un espacio físico en vía, en cualquiera de los componentes del espacio público, en infraestructuras públicas o privadas, en estacionamientos y en cualquier otro entorno o infraestructura que concentre estacionaria o transitoriamente oferta de servicios de transporte no autorizados o de transporte ilegal, ya sea para dar acceso al usuario, para regular o controlar los turnos de estos servicios o para evadir el control que las autoridades están obligadas a realizar para impedirlos.

4. Control. Es la facultad que tiene la autoridad de supervisión para: impartir instrucciones, ordenar las acciones preventivas y medidas correctivas necesarias; someter a control al vigilado, para evitar la ocurrencia de hechos y/o subsanar o superar las situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico, administrativo, así como todas aquellas de carácter operativo u operacional que, siendo irregulares, afecten especial y gravemente la capacidad de los sujetos de supervisión y la seguridad y/o continuidad de la prestación de los servicios públicos esenciales supervisados; tomar posesión para administrar; así como la facultad para adelantar investigaciones administrativas de carácter sancionatorio que pueden llevar a la imposición de sanciones y/o la cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación del investigado.

5. Documentos de transporte. Son todos aquellos documentos, recibos o constancias que, de conformidad con la reglamentación de cada modalidad, son necesarios o se deben producir para el ejercicio de la actividad transportadora, de la operación de transporte y de la operación de los equipos.

Son documentos de transporte, entre otros, la Tarjeta de Operación, Planilla de Despacho, la Tasa de Uso de las infraestructuras de transporte y de los servicios conexos, la Tarjeta de Control y Tarifas, Planilla de Viaje Ocasional, Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), Manifiesto de Carga, Registro Nacional de Turismo (RNT) y todos los demás exigidos o que en el futuro se exijan para el desarrollo de la operación por la reglamentación de cada modalidad de transporte. Conforme lo disponga la reglamentación, los documentos de transporte se podrán tener por efectivamente expedidos y vigentes en formato físico o digital.

6. Especies venales. Son documentos físicos o digitales que dan cuenta de la realización de un trámite de tránsito o de transporte, que acreditan la existencia de una autorización o que dan cuenta de un registro, y que se encuentran sujetos a una regulación nacional en uno cualquiera de los siguientes aspectos: en cuanto a su formato, a su contenido, a su contabilización, registro, control o seguimiento, a su elaboración o a su expedición.

7. Homologados del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov). Es toda persona natural o jurídica, pública o privada, con una infraestructura tecnológica contratada por un organismo de apoyo al tránsito, previa autorización de la Superintendencia

de Transporte o quien ésta delegue, para asegurar el cumplimiento de los parámetros establecidos y de los que se fijen posteriormente, que permitan prestar el servicio con calidad y garantizar las disposiciones establecidas en la regulación de la actividad del organismo de apoyo.

8. Indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad. Conjunto de parámetros que deben ser adoptados por la autoridad de transporte competente para observar, evaluar y, siendo el caso, sancionar la existencia de alteraciones o afectaciones al servicio y la infraestructura o a sus objetivos y finalidades, como infracciones autónomas, determinadas a partir de un índice insatisfactorio en el cumplimiento de un conjunto de obligaciones legales y reglamentarias, así como de aquellas derivadas de los términos en los que se concede la autorización o en los que se suscribe el contrato, que asume el prestador del servicio en relación con la operación, los equipos, los componentes o herramientas tecnológicas y el recurso humano.

9. Infracción. Acción u omisión que implica la transgresión o violación de las normas de transporte, de protección de los usuarios de los servicios de transporte y de la Constitución y funcionamiento de los actores de la industria del transporte. Puede ser objetiva o subjetiva: la objetiva consiste en la violación a las normas contenidas en la presente ley, en la Ley 1480 de 2011 o en las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y la subjetiva se configura con la violación, entre otras, a las normas contenidas en el Código de Comercio, en la Ley 222 de 1995, 79 de 1988, 454 de 1998 o las normas que las complementen, las modifiquen, adicionen o sustituyan.

10. Infraestructura de Transporte. Conjunto de bienes, corporales e incorporales, principales y accesorios, que soportan el desarrollo y supervisión de las operaciones de desplazamiento y traslado de las personas, los bienes y los servicios, y el acceso y la integración entre las diferentes zonas del país y de éste con otros países.

La infraestructura de transporte será privada cuando los servicios que su operación configure, no se oferte al público y se dirija exclusivamente a posibilitar las operaciones de transporte de su titular, siempre y cuando estas últimas configuren por sí mismas un servicio privado y no un servicio público. En todos los demás casos serán consideradas Infraestructuras públicas de transporte; la titularidad pública o privada de la infraestructura no será relevante para estos efectos.

11. Inspección. Es la facultad que tiene la autoridad de supervisión para practicar visitas, solicitar y/o verificar información o documentos en poder de las entidades o personas sujetas a control, analizar, verificar, confirmar y, en general, auditar de manera ocasional y particular aspectos de carácter técnico, operativo, administrativo, legal, financiero, económico y contable de los servicios, actividades y sujetos vigilados.

12. Medio de transporte. Unidad operativa que permite el traslado de personas, animales o cosas por cualquiera de los modos de transporte; pueden ser vehículos, aeronaves, embarcaciones, naves, equipos férreos, entre otros.

13. Modalidad transportadora. Clasificación reglamentaria de las diferentes actividades transportadoras en función del modo de transporte en el que se desenvuelven y de la caracterización de la oferta realizada en diseños reglamentarios que estipulan de manera general las condiciones y los términos en los que pueden ser desplegadas.

14. Modo de transporte. Clasificación reglamentaria que en la regulación de los servicios de transporte reciben los entornos físicos provistos de infraestructura especializada para el tránsito de un determinado medio de transporte.

15. Multa. Sanción pecuniaria que se le impone a una persona natural o jurídica por haber incurrido en una infracción a las normas de transporte.

16. Niveles de servicio, desempeño y calidad. Configuraciones regulatorias u operacionales mediante las cuales se agrupan y clasifican diferentes características y componentes de los servicios asociados al tránsito y transporte y de la infraestructura de transporte, con el fin de establecer, exigir y posibilitar la evaluación del cumplimiento de las condiciones mínimas exigidas reglamentariamente, así como las requeridas en los contratos o permisos de operación y que se establecen para realizar el seguimiento del servicio y garantizar su adecuada prestación y la satisfacción de las necesidades y expectativas de los usuarios.

17. Operador. Entidad pública o privada, persona jurídica o natural, encargada y responsable del desarrollo de todas o algunas determinadas y señaladas actividades, asociadas a bienes muebles o inmuebles, que corresponde desplegar para la efectiva, regular y continua prestación de los servicios a los que estos bienes se encuentran destinados. Son operadores, entre otros, las empresas de transporte, los operadores de recaudo y sistemas de gestión y control de flota e información al usuario, los operadores de terminales de transporte y de otras infraestructuras de transporte, así como los operadores de Sistemas Inteligentes de Tránsito y Transporte.

18. Organismo de Apoyo. Persona natural o jurídica, de carácter público o privado, que recibe habilitación, registro o permiso por parte del Estado, para realizar actividades de apoyo al tránsito o al transporte, tales como centros de enseñanza automovilística, centros de reconocimiento de conductores, centros integrales de atención, centros de diagnóstico automotor, proveedores de especies venales, Centros de apoyo logístico de evaluación, entre otros.

19. Operador de infraestructura de transporte. Persona jurídica, pública o privada, que tiene por actividad comercial e industrial la prestación de los servicios que proporcionan las infraestructuras de transporte y la prestación o coordinación de sus servicios complementarios y/o conexos.

20. Operación de la infraestructura pública de transporte. Conjunto de actividades y acciones necesarias para obtener una prestación del servicio público esencial de transporte en el marco de los principios del transporte y ordenamiento jurídico que rige el sector.

21. Organismos de Tránsito y Transporte. Son entidades públicas de orden municipal, distrital o departamental que en el diseño institucional pueden constituirse y a través de ellos ejercerse las competencias que corresponden a las autoridades de tránsito y transporte del nivel territorial para organizar, regular, dirigir, vigilar y controlar la movilidad en su respectiva jurisdicción.

22. Planes de acciones de mejora o planes de mejoramiento. Estrategias y programas que, por iniciativa propia o por disposición de la autoridad, debe implementar y desarrollar el sujeto objeto de inspección, vigilancia y control, para garantizar el mejoramiento continuo e integral en su gestión.

23. Radio de Acción. Es la delimitación del ámbito territorial o espacial dentro del cual un sujeto autorizado puede desplegar la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor asignado.

24. Retención o inmovilización. Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte, dirigiendo o transportando este a las infraestructuras dedicadas para hacer efectiva la medida.

25. Servicios complementarios. Son todas aquellas actividades que se realizan para facilitar, mejorar, enriquecer o apoyar la gestión del servicio de transporte. Son servicios complementarios los que prestan, entre otros: los organismos de apoyo al tránsito y al transporte, el recaudo de las tarifas, la gestión de flota, fabricantes, ensambladores, distribuidores de equipos, generadores de carga, los intermediarios en las operaciones de transporte, las administradoras de sistemas de control y vigilancia, desintegradores, entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, peritajes y evaluación de vehículos.

26. Servicios conexos al transporte. Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y que se dirigen a posibilitar las condiciones adecuadas para el ofrecimiento y acceso al servicio de transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo. Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y respuesta oportuna de eventualidades.

En este se encuentra la operación de las terminales de transporte terrestre de pasajeros cualquiera sea su clase, estaciones de pesaje, estaciones de peaje, servicios de emergencia y atención a los usuarios, operadores portuarios y ferroviarios, así como todas aquellas actividades que se adecuen a la presente definición.

Los servicios complementarios de que trata el numeral anterior, cuando se desarrollan o prestan en las infraestructuras de transporte como un componente que complementa la operación en ella o a través de ella desplegada, se constituyen en servicios conexos al transporte.

27. Servicio no autorizado de transporte o servicio informal. Es el dirigido a satisfacer la necesidad de traslado de personas y/o carga en vehículos de servicio público que se realiza sin autorización de la autoridad competente, por fuera del radio de acción de la respectiva modalidad o en una modalidad para la cual no se esté autorizado.

28. Servicio ilegal de transporte. Es el dirigido a satisfacer la necesidad de traslado de personas y/o carga en vehículos particulares sin el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios y sin autorización de la autoridad competente.

29. Supervisión. Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte y entidades del orden territorial, para ejercer funciones de vigilancia, inspección y control.

30. Supervisión integral. Facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para ejercer vigilancia, inspección y control objetiva y subjetiva.

31. Suspensión de la habilitación, autorización, registro, rutas o permiso. Es la cesación temporal de los efectos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro, ruta o permiso, lo cual le impide al sancionado, por el tiempo indicado en el acto de suspensión, continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

32. Toma de posesión para administrar. La toma de posesión para administrar es una medida administrativa que en los casos expresamente indicados en la presente ley, puede ser ordenada por la Superintendencia de Transporte y que tiene como objetivo garantizar la adopción de las medidas dictadas dentro del sometimiento a control y/o garantizar la continuidad de la prestación de los servicios básicos de transporte mediante la designación de un agente especial para que administre la organización intervenida por un periodo determinado y con el propósito de subsanar las causas que le dieron lugar a la toma de posesión.

33. Transporte Terrestre Automotor. Es el desplegado por las diferentes modalidades de transporte que operan en el modo terrestre en sus diferentes radios de acción.

34. Vigilancia. Es la facultad que tiene la autoridad responsable de la supervisión, para realizar el seguimiento y evaluación de las actividades del sujeto vigilado y de conformidad con la cual puede generar advertencias, ordenar acciones de prevención y orientar a los sujetos vigilados, velando por el cumplimiento de las normas que regulan su actividad.

35. Vigilancia, Inspección y Control Objetivo. Es la supervisión que se realiza a la prestación

del servicio de transporte, de la infraestructura y a los servicios conexos y complementarios y a la protección de los usuarios del sector transporte, a los servicios que prestan los organismos de tránsito y al que prestan los organismos de apoyo al tránsito. Puede denominarse también Supervisión Objetiva.

36. Vigilancia, Inspección y Control Subjetivo. Es la supervisión que se realiza al prestador del servicio público de transporte, organismos de apoyo y a quienes desarrollen actividades objeto de supervisión en su Constitución y funcionamiento, en materia financiera, jurídica, contable y administrativa. Puede denominarse también Supervisión Subjetiva.

## TÍTULO II

### AUTORIDADES DE TRANSPORTE Y FACULTADES DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

#### CAPÍTULO I

##### Titular de la facultad sancionatoria

**Artículo 5º. Titularidad de la facultad sancionatoria.** La potestad sancionatoria en materia de tránsito, transporte, movilidad, infraestructura y servicios conexos, es ejercida por el Estado a través de las autoridades administrativas competentes, conforme a la Constitución y la ley.

En el modo terrestre, serán autoridades competentes: La Superintendencia de Transporte.

Los alcaldes municipales y distritales, dentro de su jurisdicción.

Los representantes legales, directores o quien dirija las áreas metropolitanas y demás esquemas de asociación regional y/o territorial que establece la Constitución y la ley.

**Parágrafo 1º.** Esta potestad tiene carácter preventivo, correctivo y sancionatorio. Se priorizará la prevención y la lucha contra la prestación ilegal o informal del servicio de transporte.

**Parágrafo 2º.** Esta ley se aplicará sin perjuicio de las competencias del Presidente de la República y de su facultad de delegación conforme a la Constitución.

#### CAPÍTULO II

##### Superintendencia de Transporte

**Artículo 6º. Naturaleza.** La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, presupuestal y patrimonial, adscrito al Ministerio de Transporte.

Ejerce funciones de inspección, vigilancia, como también el control subjetivo y objetivo sobre el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en todos sus radios de acción, así como sobre los servicios conexos y complementarios, los organismos de tránsito y los organismos de apoyo, y sobre la protección de los usuarios del sector transporte. Asimismo, la Superintendencia de Transporte ejercerá la facultad de imponer sanciones conforme lo dispuesto en la presente ley.

**Artículo 7º. Objeto.** La Superintendencia de Transporte tiene por objeto además de las demás funciones contenidas en la Ley y las que le asigne el Presidente de la República, ejercer la inspección, vigilancia y control sobre el cumplimiento del marco normativo aplicable al tránsito y transporte, así como a sus servicios conexos, complementarios e infraestructura, con el fin de garantizar su legalidad, continuidad, eficiencia y calidad.

Para ello deberá:

1. Supervisar, vigilar y controlar a los operadores, contratistas, concesionarios, organismos de tránsito y de apoyo, y a todos los sujetos sometidos a esta ley.

2. Vigilar la correcta prestación del servicio de transporte, salvo en los radios de acción municipal o distrital donde dicha función corresponde a las autoridades territoriales.

3. Proteger los derechos de los usuarios.

4. Apoyar la formalización del transporte y combatir su informalidad e ilegalidad.

5. Sancionar a los operadores, contratistas, concesionarios, organismos de tránsito y de apoyo, como también a todos los sujetos sometidos a esta ley.

**Artículo 7º. Sujetos de inspección, vigilancia y control.** Serán sujetos de inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte, conforme a lo establecido en la presente ley, todas las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que participen en la prestación del servicio de transporte en cualquiera de sus modos (terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo, por cable y marítimo), en la operación de infraestructura relacionada, o en la prestación de servicios conexos y complementarios.

La supervisión de la que trata el presente artículo incluye, entre otros, a los operadores de transporte, concesionarios, contratistas, fabricantes, ensambladores, distribuidores, organismos de tránsito, organismos de apoyo al tránsito, operadores portuarios, y proveedores tecnológicos del SICOV.

**Parágrafo 1º.** También estarán sujetos los propietarios, operadores y/o concesionarios de estaciones de servicio ubicadas en riberas de cuerpos de agua, cuando su funcionamiento requiera concesión o autorización.

**Parágrafo 2º.** Las funciones de la Superintendencia se ejercerán sin perjuicio de las competencias de la Dirección General Marítima (DIMAR), la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil (UAEAC), y demás autoridades con funciones especiales en el sector.

**Artículo 8º. Sujetos de sanción.** Podrán ser objeto de sanción administrativa, conforme a los procedimientos establecidos en la presente ley y en la normativa vigente, las siguientes personas naturales o jurídicas, en razón de su conducta activa u omisiva, ya sea por la comisión directa de una

infracción o por facilitar, permitir o promover su ocurrencia:

1. Las personas que presten servicios de transporte sin contar con la debida habilitación, permiso, concesión o autorización legal.

2. Las que realicen actividades de transporte informal, ilegal o no regulado por la autoridad competente.

3. Los prestadores de servicios turísticos que, en el desarrollo de su actividad, incumplan las normas aplicables al transporte.

4. Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que contraten, intermedien o utilicen servicios de transporte prestados por empresas no habilitadas o no autorizadas.

5. Las entidades territoriales, en su calidad de prestadoras del servicio de transporte, cuando incurran en infracciones al régimen legal aplicable.

6. Los socios, empleados, contratistas o representantes legales de los organismos de apoyo al tránsito que infrinjan las disposiciones legales o reglamentarias.

7. Los propietarios, poseedores o usuarios de vehículos que incumplan las normas de vinculación, habilitación o circulación.

8. Los administradores de inmuebles sometidos al régimen de propiedad horizontal que destinen áreas comunes al desarrollo de actividades relacionadas con el transporte sin la debida autorización o contraviniendo las normas urbanísticas y sectoriales.

**Parágrafo.** La aplicación de sanciones se realizará garantizando el debido proceso, la proporcionalidad de la medida y la diferenciación del grado de participación o responsabilidad de cada sujeto infractor.

**Artículo 9º. Funciones de la Superintendencia de Transporte.** La Superintendencia de Transporte, como entidad técnica adscrita al Ministerio de Transporte, en ejercicio de su función de inspección, vigilancia, sanciones a empresas transportadoras y control sobre el sector transporte y sus actividades conexas y complementarias, tendrá a su cargo, además de las funciones que le asigne el Presidente de la República, las siguientes funciones específicas:

1. Asesorar al Gobierno nacional en la formulación de políticas públicas y marcos normativos relacionados con el transporte, la infraestructura y la movilidad.

2. Adoptar enfoques de supervisión basada en riesgos, indicadores de desempeño y herramientas tecnológicas que permitan una fiscalización proactiva, diferencial y preventiva.

3. Supervisar la legalidad, calidad, seguridad, continuidad, eficiencia y cobertura del servicio público de transporte y de la infraestructura utilizada.

4. Vigilar el cumplimiento del régimen jurídico aplicable por parte de los sujetos vigilados, incluyendo normas sobre tarifas, habilitaciones, condiciones técnicas, ambientales y de operación.

5. Proteger los derechos de los usuarios del servicio de transporte, velando por la equidad en la relación prestador-usuario.

6. Imponer sanciones administrativas y adoptar medidas correctivas frente a infracciones al régimen legal del sector.

7. Coordinar acciones con autoridades nacionales y territoriales para prevenir, desincentivar y sancionar el transporte ilegal o informal.

8. Administrar registros, bases de datos, sistemas tecnológicos y plataformas integradas de información que permitan la trazabilidad y control del sector.

9. Fomentar la cultura de cumplimiento, transparencia y buenas prácticas en los actores del sector transporte.

10. Realizar visitas de inspección, auditorías, requerimientos de información y demás actuaciones administrativas necesarias para el cumplimiento de sus fines.

**Parágrafo 1º.** La Superintendencia podrá ejercer control sobre actividades de transporte incluso cuando se presten por medios tecnológicos o plataformas digitales, siempre que se configure una relación jurídica de prestación del servicio dentro del territorio nacional.

**Parágrafo 2º.** La Superintendencia de Transporte sancionará como falta gravísima a las empresas de transporte y generadores de la carga, que realicen cobros o descuentos, por conceptos ajenos a la prestación directa del servicio, tales como: asistencia en carretera, cargue y descargue, gastos de papelería o trámites administrativos, cambio de cheques o costos financieros, estampillas, seguros o contribuciones no obligatorias por ley o similares.

**Artículo 10. Medidas extraordinarias de control.** La Superintendencia de Transporte podrá someter a control a cualquier sujeto vigilado cuando se presenten circunstancias graves que comprometan la legalidad, continuidad, calidad o seguridad en la prestación del servicio público de transporte o en la operación de la infraestructura relacionada, o cuando existan indicios serios de irregularidades que puedan afectar el interés general o los derechos de los usuarios.

Para estos efectos, mediante acto administrativo motivado, podrá adoptar una o varias de las siguientes medidas:

1. Exigir la adopción inmediata de planes de mejoramiento administrativo, financiero, operativo o técnico.

2. Ordenar la reestructuración organizacional o contractual, cuando ello sea necesario para corregir deficiencias estructurales.

3. Separar temporalmente de sus cargos a los administradores, directivos o representantes legales.

4. Imponer multas mensuales sucesivas mientras persista la conducta infractora.

5. Revocar decisiones, actos o contratos contrarios al interés público o al régimen normativo.

6. Practicar visitas especiales de inspección y ordenar la presentación de información periódica.

**Parágrafo.** La adopción de las medidas de sometimiento a control requerirá de un informe técnico sustentado y del concepto previo y favorable del Comité de Sometimiento a Control que se cree para tal fin dentro de la Superintendencia, el cual deberá estar integrado por expertos técnicos, financieros y jurídicos independientes del caso.

**Artículo 11. Toma de posesión para administrar.** La Superintendencia de Transporte podrá tomar posesión transitoriamente de los bienes, haberes y operaciones de una empresa de transporte o de infraestructura asociada, con el fin de garantizar la continuidad del servicio y proteger el interés general, en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando se evidencie obstrucción o incumplimiento grave de las medidas adoptadas bajo un régimen de sometimiento a control.

2. Cuando se cancele la habilitación, concesión o permiso para operar el servicio, sin que exista un mecanismo de continuidad inmediata.

3. Cuando se produzca una interrupción total del servicio como mecanismo de presión o conflicto laboral, contractual o político, por más de tres (3) días consecutivos.

La medida será temporal, excepcional y deberá estar debidamente motivada, con base en un informe técnico, y contar con el concepto favorable del Ministerio de Transporte y de la autoridad sectorial competente cuando aplique. En todo caso, la toma de posesión se mantendrá únicamente por el tiempo estrictamente necesario para restablecer el servicio o su operación regular.

**Artículo 12. Competencia sancionatoria de la Superintendencia de Transporte.**

La Superintendencia de Transporte tendrá competencia para investigar, adelantar actuaciones administrativas sancionatorias e imponer las medidas y sanciones correspondientes, respecto de las infracciones cometidas en los modos de transporte terrestre automotor, fluvial, férreo, aéreo, por cable y marítimo, y en los servicios conexos y complementarios, así como sobre la infraestructura utilizada para el transporte, siempre que dichas competencias no estén atribuidas expresamente a otra autoridad.

Esta competencia incluye, pero no se limita a:

1. Infracciones relacionadas con la prestación del servicio público o privado de transporte.

2. Incumplimiento de requisitos de habilitación, operación, seguridad, continuidad y calidad del servicio.

3. Irregularidades en el funcionamiento de terminales, patios, grúas, estaciones y centros de diagnóstico.

4. Vulneración de los derechos de los usuarios y conductas contrarias al régimen de protección del consumidor.

5. Desconocimiento de las normas sobre tarifas, autorizaciones, vinculación y desvinculación vehicular.

6. Prácticas abusivas o negligentes por parte de los organismos de tránsito o sus organismos de apoyo.

**Parágrafo 1º.** Las autoridades del orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Transporte y demás autoridades de inspección, vigilancia y control, haciendo efectivas las decisiones adoptadas mediante la oportuna ejecución de los actos administrativos que sean expedidos, las órdenes que sean dadas o la información que sea solicitada.

**Parágrafo 2º.** El Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y demás autoridades con funciones especiales en el sector transporte, mantendrán sus competencias de conformidad con las normas especiales en la materia.

**Artículo 13. Fortalecimiento tecnológico.** La Superintendencia de Transporte deberá implementar estrategias de transformación digital, basadas en el uso de tecnologías de la información y la comunicación, que permitan modernizar sus procesos de inspección, vigilancia y control, garantizando una supervisión proactiva, automatizada, integral y basada en datos. Para tal fin, se deberán establecer plataformas interoperables con otras entidades del sector público y privado, que aseguren la trazabilidad de los procesos, el análisis predictivo de riesgos y el acceso transparente a la información del sector.

**Parágrafo.** El Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV) deberá ser objeto de fortalecimiento institucional, tecnológico y jurídico, de modo que constituya una herramienta confiable para la evaluación del desempeño del sistema nacional de transporte y para la toma de decisiones basadas en evidencia.

**Artículo 14. Publicidad y acceso a la información.** La Superintendencia de Transporte garantizará el acceso público, oportuno, gratuito y en formatos abiertos a la información relacionada con el transporte, el tránsito, las tarifas, los contratos de concesión, las habilitaciones, las sanciones impuestas y demás aspectos relevantes para el control ciudadano, la transparencia institucional y la eficiencia del sector.

Las entidades públicas y privadas que administren información estratégica del sistema de transporte deberán garantizar su entrega oportuna a la Superintendencia, sin costo y bajo condiciones de interoperabilidad.

**Parágrafo.** El acceso a dicha información se realizará en armonía con el régimen de protección de datos personales, el principio de seguridad

de la información y los derechos fundamentales reconocidos en la Constitución Política.

**Artículo 15. Facultades en materia de protección de usuarios.** La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de su función de protección de los derechos de los usuarios del servicio público de transporte, podrá:

1. Ordenar la suspensión de campañas publicitarias, promociones o prácticas comerciales que sean engañosas, abusivas o que induzcan a error al consumidor.

2. Exigir la implementación de medidas inmediatas para cesar o mitigar los efectos de las conductas que generen perjuicios a los usuarios.

3. Promover programas de educación, cultura del usuario y difusión de derechos en el sistema de transporte.

4. Hacer públicos los resultados de las sanciones impuestas a empresas o entidades vigiladas, con fines disuasivos.

5. Ordenar la devolución de sumas de dinero cobradas indebidamente, junto con los intereses respectivos.

6. Regular y supervisar la veracidad, suficiencia y claridad de la información publicada sobre precios, condiciones del servicio y derechos del usuario.

7. Exigir la modificación de cláusulas abusivas contenidas en contratos de adhesión suscritos con los usuarios.

### CAPÍTULO III

#### Otras autoridades en el transporte terrestre automotor

**Artículo 16. Alcaldes como autoridades de control.** Los alcaldes municipales y distritales, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, ejercerán funciones de inspección, vigilancia y control sobre la prestación del servicio público de transporte en su respectiva jurisdicción territorial, con relación a:

1. Las infracciones cometidas dentro del radio de acción municipal o distrital por empresas, conductores o propietarios de vehículos vinculados al sistema de transporte local.

2. La prestación ilegal o informal de servicios de transporte dentro del territorio.

3. Las condiciones de funcionamiento, operación y cumplimiento normativo de la infraestructura de transporte bajo su responsabilidad o competencia.

**Parágrafo.** Los alcaldes no podrán adelantar investigaciones ni imponer sanciones por hechos ocurridos fuera del ámbito territorial de su jurisdicción.

**Artículo 17. Esquemas de integración regional o territorial.** Las áreas metropolitanas, y demás esquemas de integración regional o territorial similares, serán competentes dentro de su jurisdicción para conocer de:

1. Todas las infracciones objetivas respecto de las modalidades de transporte terrestre automotor de radio de acción metropolitano.

2. Todas las infracciones objetivas cometidas por las empresas que operen Sistemas de Transporte y de los demás agentes de estos sistemas, así como los entes gestores, en el radio de acción metropolitano o en la zona de influencia dentro de la que actúe como autoridad de transporte masivo.

3. Todas las infracciones objetivas relacionadas con la prestación de servicios ilegales que operen en su jurisdicción y con la prestación de servicios no autorizados desplegados por empresas autorizadas en el radio de acción metropolitano en su jurisdicción.

4. Todas las infracciones a las normas de transporte, en las modalidades a su cargo, independiente a la persona que la cometa.

5. Todas las infracciones objetivas asociadas a la prestación del servicio que prestan las infraestructuras del transporte a su cargo.

**Artículo 18. Control de infracciones.** Las autoridades de tránsito y/o transporte municipal de los entes territoriales son responsables del control de las infracciones de tránsito y de las de transporte del radio de acción de su jurisdicción. Si no cuentan con una dependencia reconocida como Organismo de Tránsito, deberán desarrollar por intermedio de la inspección de policía estas competencias, asignando a ellas o a quien haga sus veces las funciones de tránsito para atender con sus funcionarios las actividades de control de infracciones y regulación del tránsito. La seguridad vial y el control del transporte informal e ilegal deberán formar parte de las prioridades de su gestión.

**Artículo 19. Competencia excepcional de la Superintendencia de Transporte.** Las autoridades de transporte continuarán ejerciendo las competencias de supervisión que les asigne la ley o la reglamentación, siempre que dichas facultades no hayan sido atribuidas en esta ley a la Superintendencia de Transporte. No obstante, cuando exista riesgo para la adecuada prestación o continuidad del servicio público de transporte, o se vea afectado el Sistema Nacional de Transporte, la Superintendencia de Transporte podrá asumir, de manera excepcional y prevalente, el conocimiento directo de cualquier infracción.

#### CAPÍTULO IV

##### Medidas Preventivas y de Seguridad

**Artículo 20. Medidas de prevención.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control podrán ordenar, dentro de su jurisdicción, todas las medidas necesarias para mitigar y gestionar el riesgo inminente que representen las conductas de su competencia y que puedan afectar de manera evidente la continuidad, regularidad o seguridad del servicio de transporte. Para tal fin, podrán exigir la adopción de medidas preventivas o de seguridad, previas o simultáneas, así como las correctivas

que resulten pertinentes, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras autoridades.

Las medidas de prevención de las que trata este artículo, podrán incluir el restablecimiento de las condiciones anteriores a la materialización del riesgo o el despliegue de acciones concretas que garanticen una mitigación adecuada de la situación. Cuando la autoridad verifique que la seguridad de los usuarios se encuentra comprometida de forma evidente, estará facultada para ordenar la suspensión inmediata de la actividad, la cual se mantendrá hasta tanto se adopten y prueben los correctivos indispensables, que no podrá en ningún caso ser mayor a setenta y dos horas (72) horas.

**Parágrafo 1º.** Las medidas dispuestas en este artículo podrán aplicarse en cualquier momento, siempre que estén debidamente fundamentadas en los hechos que las motivan; contra ellas procederán los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo.

**Parágrafo 2º.** La suspensión de operaciones se mantendrá hasta tanto se acrediten, a satisfacción de la autoridad competente, los correctivos indispensables para restablecer la seguridad y continuidad del servicio de conformidad con el inciso segundo del presente artículo.

**Artículo 21. Planes de mejoramiento.** La Superintendencia de Transporte podrá requerir a los sujetos vigilados la formulación, adopción e implementación de planes de mejoramiento cuando:

a) Se identifiquen conductas o circunstancias con potencial de configurar infracción, que representen riesgo para el acceso, la calidad o la seguridad del servicio.

b) Se verifique la ocurrencia reiterada de infracciones o el incumplimiento de niveles de servicio, desempeño o calidad definidos por la autoridad competente.

El acto administrativo mediante el cual se ordene la adopción del plan de mejoramiento deberá señalar las razones de hecho y de derecho que lo sustentan, el alcance de las acciones requeridas y los plazos para su presentación, los cuales no podrán ser inferiores a treinta (30) días ni superiores a noventa (90) días calendario contados a partir de la notificación del acto.

**Parágrafo 1º.** Si el plan no fuere idóneo, la autoridad podrá ordenar su ajuste por una única vez, dentro de los quince (15) días siguientes a la notificación del requerimiento. Persistiendo la deficiencia, la autoridad impartirá instrucciones obligatorias que deberán cumplirse en los términos que se indiquen.

**Parágrafo 2º.** El incumplimiento de las obligaciones derivadas del plan de mejoramiento, o la inobservancia de los plazos fijados, dará lugar a la imposición de la sanción máxima prevista para la conducta que se pretendía prevenir o corregir, sin perjuicio de las investigaciones adicionales a que hubiere lugar.

**Parágrafo 3°.** Los vigilados podrán presentar planes de mejoramiento voluntarios dentro del término para descargos en una investigación administrativa. La aprobación y cumplimiento del plan dará lugar a una reducción del sesenta por ciento (60%) de la multa, salvo que se trate de infracciones gravísimas o reincidencia.

**Artículo 22. *Programas de normalización.*** Los planes de mejoramiento de los que trata el artículo anterior, podrán configurarse globalmente y por una sola vez como programas de normalización. En estos, las autoridades de inspección, vigilancia y control o los vigilados, previa auditoría interna, podrán identificar las infracciones que se han generalizado al interior de su organización y proponer un plan de mejoramiento transversal que responda a todas ellas y que garantice la normalización y el mejoramiento de los servicios prestados. Si la autoridad aprueba el plan de mejoramiento, se suscribirá con el vigilado un programa de normalización cuya ejecución no podrá requerir más de tres (3) años, incluidas sus prórrogas, se suspenderán todas las investigaciones en curso por cada una de las conductas que formen parte del plan de mejoramiento o que con él se pretendan superar y, durante su ejecución, siempre que se esté dando estricto cumplimiento al programa, no se abrirán nuevas investigaciones por las conductas que forman parte del programa de mejoramiento, limitándose en estos aspectos la autoridad a la inspección, vigilancia y supervisión del cumplimiento del programa.

La suspensión de la investigación suspende el cómputo de los términos de caducidad y prescripción. Si el programa de normalización es incumplido, se reanudarán las investigaciones y se impondrán las sanciones que correspondan; en caso de cumplimiento del programa, se terminarán y archivarán las investigaciones en curso. Reanudadas las investigaciones no se podrán tener como pruebas en contra del sujeto vigilado o sujeto de sanción las recaudadas dentro de las actividades de formulación, aprobación, ejecución y seguimiento del plan de normalización empresarial, salvo las que obraban previamente en los expedientes de las investigaciones suspendidas.

**Parágrafo 1°.** La Superintendencia de Transporte reglamentará el contenido y las condiciones de ejecución, seguimiento, modificación, verificación y de terminación anticipada de los programas de normalización y de los diferentes planes de mejoramiento de que trata la presente ley, los cuales deberán contener como mínimo la descripción de las acciones de corto, mediano y/o largo plazo que realizará el operador de la infraestructura de transporte o prestador del servicio público de transporte con el objetivo de subsanar riesgos, corregir hallazgos, atender observaciones y/o requerimientos de las autoridades competentes, para garantizar la calidad del servicio y el cumplimiento de la ley, los reglamentos y las normas técnicas, dentro del calendario de cumplimiento de cada una de las acciones.

La terminación anticipada de los programas de normalización tendrá lugar por retrasos que previsiblemente puedan comprometer la finalización del programa, sin que pueda dictarse por retrasos inferiores a los treinta (30) días calendario. Se terminarán igualmente los programas de normalización de manera anticipada cuando el sujeto no acate las instrucciones de la autoridad de inspección, vigilancia y control dictadas para subsanar irregularidades, retrasos o incumplimientos en la ejecución del programa aprobado. Los programas de normalización no podrán incluir aspectos que comprometan de manera directa y evidente la seguridad de los usuarios, elevando el riesgo de la operación a niveles inaceptables, de conformidad con la reglamentación que para la implementación de estos programas se adopte.

**Parágrafo 2°.** Los planes de mejoramiento adoptados en ejercicio de facultades de organización del transporte o de facultades de control, sin perjuicio de la coordinación y concertación con el sujeto autorizado, serán definidos con plena autonomía por la autoridad competente. Los que se pretendan desarrollar en ejercicio de las facultades de vigilancia, deberán elaborarse por el sujeto de inspección, vigilancia y control y someterse a la aprobación de la autoridad de transporte encargada de la supervisión.

### TÍTULO III

## DISPOSICIONES SOBRE SICETAC, EQUIDAD TARIFARIA Y PROTECCIÓN AL PEQUEÑO TRANSPORTADOR.

### CAPÍTULO I

#### **Sicetac Criterios Diferenciales para el Pequeño Transportador y Equidad Tarifaria**

**Artículo 23. *Actualización obligatoria del SICETAC y participación gremial.*** El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Superintendencia de Transporte, deberá actualizar la metodología del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICETAC) cada tres (3) meses, incorporando las variaciones de los costos reales del sector, tales como combustibles, peajes, seguros, mantenimiento, tiempos logísticos y demás variables técnicas que incidan en la determinación de las tarifas mínimas obligatorias.

**Parágrafo 1°.** La actualización de la metodología y los costos será publicada en la plataforma oficial del SICETAC y tendrá carácter vinculante para todos los actores de la cadena de transporte.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Transporte garantizará la participación obligatoria de los gremios representativos de transportadores, incluyendo asociaciones de pequeños propietarios, en las mesas técnicas de revisión del SICETAC.

**Artículo 24. *Criterios diferenciales para pequeños transportadores.*** El Ministerio de Transporte deberá incorporar en la metodología del SICETAC parámetros diferenciados aplicables a micro y pequeños transportadores, entendidos como personas naturales o jurídicas que cuenten con hasta tres (3) vehículos habilitados.

Dichos criterios deberán reflejar:

- a) Costos administrativos ajustados a la estructura empresarial reducida.
- b) Vida útil del vehículo hasta veinte (20) años, siempre que cumpla con las revisiones técnico-mecánicas vigentes.
- c) Reducción proporcional en los costos indirectos asociados a infraestructura y gestión logística.

**Parágrafo.** Estos parámetros diferenciales no eximen del cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad, pólizas, habilitación y los demás requerimientos mínimos estipulados en la ley.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades territoriales, deberá establecer programas de asistencia técnica gratuita para pequeños transportadores, con énfasis en zonas rurales, que incluyan formación en requisitos normativos, acompañamiento en trámites de habilitación, gestión de pólizas, acceso al SICETAC y gestión financiera básica.

**Artículo 25. Inclusión obligatoria del transporte de líquidos y otras modalidades especializadas en el SICETAC.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades competentes en materia de hidrocarburos, sustancias peligrosas y productos alimenticios, incorporará dentro de los seis (6) meses siguientes a la vigencia de la presente ley una metodología específica para el transporte de líquidos peligrosos y no peligrosos, dentro del SICETAC, que contemple además de los requeridos para otros rubros:

- a) Costos por riesgo operacional y cumplimiento de normas de seguridad industrial.
- b) Costos adicionales por limpieza, desgasificación y disposición segura de residuos.
- c) Primas adicionales por pólizas obligatorias y coberturas especiales.
- d) Sobrecostos derivados de planes de contingencia, seguridad vial y paradas obligatorias.

**Parágrafo.** El incumplimiento por parte de los generadores de carga y empresas transportadoras de las tarifas mínimas establecidas para el transporte de líquidos será sancionado como falta gravísima, conforme al régimen sancionatorio previsto en esta ley.

## CAPÍTULO II

### Formalización del pequeño transportador

**Artículo 26. Fondo para la Equidad y Formalización del Pequeño Transportador.** Créase el Fondo para la Equidad y Formalización del Pequeño Transportador, como un instrumento presupuestal de apoyo a la formalización del transporte terrestre automotor de carga, orientado a fortalecer las condiciones de acceso,

competitividad y cumplimiento normativo de los pequeños transportadores, entendido este como aquel constituido por personas naturales o jurídicas con hasta tres (3) vehículos habilitados.

El Fondo estará adscrito al Ministerio de Transporte y su funcionamiento estará sujeto a la existencia de disponibilidad presupuestal dentro del Presupuesto General de la Nación, sin que implique compromisos automáticos de gasto, ni afecte la sostenibilidad fiscal del Estado.

Los recursos del Fondo, cuando existan, podrán destinarse a:

- a) Financiar programas de chatarrización y renovación de flota para pequeños transportadores.
- b) Otorgar subsidios parciales a pólizas obligatorias o gastos de habilitación.
- c) Crear líneas de crédito blandas para la adquisición o modernización de vehículos.
- d) Apoyar esquemas asociativos de carácter solidario para mejorar capacidades operativas.
- e) Implementar programas de asistencia técnica, jurídica y contable en procesos de formalización.
- f) Apoyar a los conductores y trabajadores del sector transporte por medio del otorgamiento de subsidios parciales.

**Parágrafo.** Las fuentes del Fondo serán exclusivamente las siguientes:

1. Un porcentaje no superior al 0,5% del producto del impuesto nacional a los combustibles líquidos y al gas natural, siempre que dicha destinación se establezca expresamente mediante la Ley Anual de Presupuesto, sin que constituya creación de una renta nueva ni afectación automática de rentas nacionales.
2. Los recursos provenientes de sanciones pecuniarias impuestas por la Superintendencia de Transporte en virtud de la presente ley, siempre que se destinen por decisión presupuestal del Gobierno nacional.
3. Transferencias, aportes o asignaciones de inversión aprobadas en el Presupuesto General de la Nación, de manera expresa y sujeta a disponibilidad.
4. Recursos de cooperación nacional e internacional, donaciones y convenios con entidades públicas o privadas.
5. Cualquier otro recurso que se determine mediante norma con fuerza de ley, sin que implique nuevas obligaciones tributarias para el ciudadano.

En ningún caso, las disposiciones contenidas en este artículo darán lugar a apropiaciones automáticas, ni constituirán mandatos legales de gasto. Las medidas aquí previstas sólo podrán implementarse en la medida en que exista disponibilidad presupuestal aprobada conforme al marco fiscal de mediano plazo y al principio de legalidad del gasto público, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 346 de la Constitución Política y en la Ley 819 de 2003.

## TÍTULO IV

RÉGIMEN GENERAL DE INFRACCIONES,  
SANCIONES, OBLIGACIONES Y  
PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

## CAPÍTULO I

**Infracciones transversales a los sujetos  
vigilados y sujetos de sanción**

**Artículo 27. *Visitas de inspección.*** Las autoridades de inspección, vigilancia y control podrán realizar visitas de inspección sin autorización judicial y solicitar los documentos que tengan una relación de conexidad con el ejercicio de las funciones. Las solicitudes de documentos podrán incluir la solicitud de copia de la información contenida en todos los elementos tecnológicos, físicos y digitales, de las empresas. En todo caso, no podrá realizarse sin autorización judicial las actividades probatorias que de acuerdo con la Constitución están sujetas a reserva judicial, ni solicitar la entrega de documentos que no guarden una relación de conexidad con sus funciones.

**Artículo 28. *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:

1. No se permita la realización de la visita de inspección o diligencia realizada dentro del marco de competencias de la autoridad de inspección, vigilancia y control.

2. Se interrumpa la visita de inspección o diligencia sin justa causa, después de iniciada.

3. No reportar oportunamente la información que le sea requerida por la Superintendencia de Transporte o no entregar la información o los documentos requeridos por la entidad.

4. Se oponga reserva o confidencialidad de documentos para no entregarlos.

5. Se presente renuencia u obstrucción que impida la práctica de testimonios, interrogatorios u otras pruebas.

6. Se altere la documentación requerida por la entidad.

7. Se destruya, modifique, dirija, impida, oculte o falsifique elementos de prueba dentro de la actuación administrativa.

Los sujetos de inspección, vigilancia y control y los sujetos de sanción que obstruyan las actuaciones administrativas de la Superintendencia de Transporte serán sancionados con multa de cuatrocientos ochenta (480) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento; salvo lo dispuesto en el numeral 1 del presente artículo, conducta que será sancionada con cuatro mil quinientas (4.500) UVB por evento y el numeral 7 de este mismo artículo, conducta que será sancionada con seis mil (6.000) UVB.

**Artículo 29. *Reforzamiento de la capacidad de control de los municipios.*** Sin perjuicio de la posibilidad de adelantar convenios entre dos o más municipios o entre municipios y su departamento para el control operativo del tránsito o el transporte, con el objeto de lograr las metas de reducción del número de víctimas en siniestros viales y garantizar el cumplimiento normativo, se promoverá en todo el territorio nacional el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y el control del transporte informal e ilegal. En esta labor, deberá implementarse el uso de todos los medios técnicos y tecnológicos que permitan la detección de infracciones de tránsito y de transporte.

Para lo anterior, en los municipios que no exista organismo de tránsito, la respectiva alcaldía interactuará directamente ante el Ministerio de Transporte y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en todos los aspectos requeridos para el efectivo cumplimiento de sus competencias en materia de regulación y control del tránsito y el transporte en su jurisdicción.

Los municipios deberán realizar las acciones de prevención de la accidentalidad, de conformidad con las directrices que imparta el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**Parágrafo 1.** En adelante, la asignación de rangos de informes de infracciones a las normas de transporte deberá ser controlado a través del Sistema RUNT. Para tal efecto, las autoridades de transporte (alcaldes distritales, municipales y áreas metropolitanas y demás esquemas de integración territorial o regional con competencia de movilidad y tránsito reconocidas por la Constitución y la ley), responsables del control en el cumplimiento de las normas del transporte, diferentes a la Superintendencia de Transporte, deberán contar con un cuerpo de agentes y/o de auditores o inspectores, quienes dentro de sus funciones ejercerán actividades de detección de las infracciones a las normas del transporte y elaborarán los informes respectivos que soporten la apertura del proceso sancionatorio y su desarrollo y adoptarán la decisión que corresponda sobre el presunto infractor.

Los operadores del RUNT y del Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones a las Normas de Tránsito, deberán garantizar el acceso directo y la prestación de los servicios necesarios para el ejercicio de estas competencias por parte de las autoridades que no cuentan con organismos de tránsito en su jurisdicción y prestar gratuitamente el soporte y capacitación que en esta materia y para estos propósitos sean necesarias.

**Artículo 30. *Reducción de la sanción.*** Las personas que reconozcan la comisión de la infracción dentro de los ocho (8) días siguientes a la notificación de la formulación de cargos les será reducida la sanción de inmovilización o de suspensión de operaciones, autorizaciones, habilitaciones y permisos en un cincuenta por ciento (50%) y la multa en un treinta por ciento (30%), esto

último siempre que el pago de la multa se realice en la forma debida dentro de los ocho (8) días siguientes a la imposición de la multa que corresponde por la infracción cometida.

La multa se reducirá en un cincuenta por ciento (50%) si el reconocimiento de la infracción ocurre durante las averiguaciones preliminares y antes de que se notifique la formulación de cargos, siempre que el pago se realice en la forma debida dentro de los ocho (8) días siguientes a la imposición de la multa que corresponde por la infracción cometida.

**Parágrafo 1º.** En el caso de infracciones sancionables exclusivamente con multa, con el pago realizado se tendrá por fenecido el procedimiento administrativo sancionatorio por confesión ficta o presunta, sin que sea necesario realizar ninguna otra actuación.

**Parágrafo 2º.** La reducción del período de la inmovilización procede cuando la misma no configura una medida preventiva y como medida sancionatoria se establece en un período de tiempo específico y determinado.

**Parágrafo 3º.** Salvo dispuesto en relación con los programas de normalización, no podrá concederse ninguno de los beneficios contemplados en la presente ley, cuando la conducta que dé lugar a la actuación implique el incumplimiento de obligaciones con usuarios del servicio, con otros actores de la industria, con propietarios o conductores, si no se acredita previamente o se garantiza suficientemente el cumplimiento de la respectiva obligación.

**Artículo 31. Sanción por infracción a las normas legales del transporte.** Las conductas de los sujetos de inspección, vigilancia y control y de los sujetos de sanción, sobre las cuales no se disponga una sanción específica y configuren una violación de lo dispuesto en las normas legales que regulan el sector transporte, incluidas aquellas normas internacionales que resulten aplicables directamente o por su incorporación en el ordenamiento jurídico colombiano, los servicios conexos y complementarios al transporte, las actividades de los organismos de apoyo al tránsito y las actividades de los sujetos de que trata el Capítulo 6 del Título 2 de éste régimen, serán sancionadas con multa desde treinta (30) y hasta ciento ochenta mil (180.000) UVB, atendiendo lo dispuesto en el artículo 70 de la presente ley.

**Artículo 32. Infracciones a la gestión.** Serán sancionados con multa de cuatrocientos ochenta (480) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento quienes, siendo sujetos de vigilancia o sujetos de sanción de acuerdo con la presente ley, incurran en las siguientes infracciones:

1. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento adoptados y aprobados por la Superintendencia de Transporte. La sanción se impondrá previo agotamiento del correspondiente procedimiento administrativo sancionatorio y no procede en el caso de los planes de mejoramiento voluntarios, cuyo incumplimiento será sancionado de

conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 23 de la presente ley.

2. No presentar un plan de mejoramiento estando obligado a hacerlo.

3. No ejecutar o retardar la ejecución de los protocolos de respuesta para la atención de emergencias o gestión de incidentes para el restablecimiento de la operación.

4. No realizar oportunamente los reportes de información que son exigidos reglamentariamente.

5. No actualizar la información de la empresa que lleva, reposa o a la cual hace seguimiento la autoridad de transporte y las autoridades de inspección, vigilancia y control o no hacerlo oportunamente.

6. No suministrar la información que sea solicitada por la autoridad de transporte y de inspección, vigilancia y control y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

7. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas de la infraestructura del transporte pública, así como de los equipos asociados directa o indirectamente a los servicios que se proporcionan en las infraestructuras.

8. Carecer, no implementar o no ejecutar el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas y revisiones preoperacionales para los equipos y vehículos vinculados o de cualquiera de los que se sirva para el desarrollo de su objeto sin perjuicio de la forma contractual en que adquiera su uso, en los términos y condiciones exigidos por el reglamento. De los programas y sistemas de que trata este numeral, deberán formar parte igualmente los vehículos requeridos para la configuración de los servicios proporcionados por las infraestructuras del transporte que prestan un servicio público.

9. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuando se tenga la obligación legal de tenerlo de acuerdo con lo previsto por la ley, o no adoptarlo e implementarlo dentro de dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no disponer del Plan o de la sanción por no adoptarlo dentro del término aquí señalado.

10. No adoptar la regulación y/o las medidas de capacitación, gestión, seguimiento y control de la conducta y hábitos del recurso humano en relación con acciones asociadas a la gestión de la seguridad vial exigidas por la regulación respectiva.

11. No tener o no mantener vigentes las pólizas que de acuerdo con la ley y el reglamento les corresponda. Los vehículos que operen con estas pólizas vencidas o canceladas serán inmovilizados.

12. No contar con protocolos de control adecuados para el manejo preventivo de los riesgos a la salubridad e higiene, enfocados en la disminución o mitigación del riesgo de propagación de focos de infección.

13. Negarse a la prestación del servicio sin justa causa.

## CAPÍTULO II

### **Infracciones transversales a los sujetos vigilados y sujetos de sanción en el transporte terrestre**

**Artículo 33. Infracciones en la operación.** Serán sancionadas con multa de trescientas noventa (390) UVB las personas naturales o jurídicas que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, contratar o exigir la prestación del servicio excediendo la capacidad de pasajeros y/o carga del vehículo, la sanción se impondrá por cada evento.

2. Prestar el servicio público sin contar con las autorizaciones exigidas por la legislación y la reglamentación o con vehículos de transporte públicos sin su previa y debida vinculación a una empresa de transporte o excediendo el tiempo máximo de vida útil.

3. Facilitar la violación de las normas de tránsito y transporte. La multa se impondrá por cada evento en el que se haya desplegado un servicio asociado al tránsito y al transporte en violación de las normas de tránsito y transporte con la facilitación de la persona natural o jurídica. Se entenderá por evento cada requerimiento de servicios de cada uno de los usuarios.

**Artículo 34. Incumplimiento al régimen tarifario.** Quien incumpla el régimen tarifario establecido será sancionado con multa equivalente al diez por ciento (10%) del valor del contrato suscrito o con multa de setenta y cinco (75) UVB por evento cuando el diez por ciento (10%) del valor del servicio contratado resulte, como multa, inferior a la que correspondería estimando setenta y cinco (75) UVB por evento.

Para los fines del presente artículo, el evento se configura con cada operación o servicio realizado para la movilización de cada pasajero y/o carga de un lugar a otro. Serán tantos los eventos como los pagos realizados por cada pasajero o remitente por cada uno de los servicios.

**Parágrafo.** La violación del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.

**Artículo 35. Del sobrepeso.** Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice, exija o realice el transporte de mercancías con peso superior al que le sea autorizado será sancionado:

1. Con multa de ciento cincuenta (150) UVB cuando exceda hasta el 10% del peso bruto vehicular.

2. Con multa de trescientas noventa (390) UVB cuando exceda entre el 10,01% y hasta el 20% del peso bruto vehicular.

3. Con multa de setecientos cincuenta (750) UVB cuando exceda en más del 20,01% del peso bruto vehicular.

En los casos de reincidencia, las multas a imponer por las infracciones cometidas dentro de un (1) año calendario se incrementarán cada una de ellas en un diez por ciento (10%) con respecto al valor que corresponde a la multa anterior del mismo año calendario, sin superar en diez (10) veces la que inicialmente se señala de conformidad con el porcentaje de sobrepeso. Alcanzado el valor máximo de la multa, será esta la que se imponga a las siguientes dentro del mismo año calendario.

Las reincidencias de que trata el inciso anterior sólo se configuran en relación con infracciones previas dentro del mismo rango de porcentaje de sobrepeso y respecto de infracciones cometidas dentro del mismo año calendario.

**Parágrafo.** En los casos de los numerales 2 y 3 del presente artículo, para efectos de la determinación del sobrepeso efectivo y la graduación de la multa, no se tendrá en cuenta el margen de tolerancia para la configuración vehicular respectiva.

**Artículo 36. Incumplimiento de los tiempos pactados de cargue y descargue.** Los propietarios de vehículos y equipos especializados para el cargue y descargue de la carga, las empresas de transporte, los contratantes del servicio de transporte y los operadores de las infraestructuras logísticas y portuarias, serán individualmente responsables de los perjuicios que cada uno de ellos cause a otros por los retrasos que impidan realizar el cargue y descargue de la mercancía dentro de los tiempos pactados o los definidos reglamentariamente.

El Gobierno nacional reglamentará el tiempo límite para realizar las operaciones de cargue y descargue y la tarifa estándar que por cada hora de retraso deberá pagar el sujeto que ha dado lugar a dicho retraso. Sin perjuicio de lo anterior, la empresa de transporte y el generador de la carga, serán solidariamente responsables frente al propietario del vehículo y al conductor por el pago de los tiempos de espera para embarque, embarque, espera para desembarque y desembarque.

**Artículo 37. Retención o inmovilización.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 126 de la Ley 769 de 2002, o la normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, las autoridades podrán ordenar la retención o inmovilización de los vehículos cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones a que haya lugar:

1. 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 adecuación correspondiente o la cancelación de la matrícula o registro cuando la adecuación sea improcedente legal o técnicamente.

2. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación o permiso de operación, autorización o matrícula se les haya suspendido o cancelado o a las cuales se les haya cancelado los seguros de responsabilidad exigidos reglamentariamente y no suspendan la operación de los vehículos. En todos estos casos, el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de treinta (30) días, por segunda vez por sesenta (60) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de noventa (90) días. Sin embargo, si la causa que dio lugar a la inmovilización es subsanada y el vehículo es requerido para no afectar el servicio al usuario, la medida de inmovilización podrá levantarse y sustituirse por una multa de setenta y cinco (75) UVB por cada diez (10) días o fracción que estuvieran pendientes de cumplimiento dentro del período de inmovilización que le corresponda.

3. Cuando se advierta que los documentos de transporte han perdido vigencia o se pueda advertir su presunta inexistencia, bien por no portarse, no presentarse el mismo a la autoridad que lo requiere o no reflejarse en el documento exhibido la efectiva expedición de éste por parte del sujeto encargado de realizarla. La inmovilización no procederá en el transporte de pasajeros si el presunto infractor acepta la comisión de la infracción y se puede establecer en el sitio que la empresa efectivamente se encuentra autorizada para la prestación del servicio que se está ejecutando. En estos casos se impondrá exclusivamente al conductor la multa que corresponde por la infracción que se configura por realizar operaciones de transporte sin los documentos de transporte que exige el reglamento, incrementada en un veinte por ciento (20%) sin efectuar la inmovilización, salvo que se trate de los seguros que deben amparar la operación, caso en el cual, el vehículo deberá ser inmovilizado hasta que se subsane la irregularidad.

4. Cuando se compruebe la alteración, modificación o enmendadura de los documentos de transporte o la carencia de los soportes de los documentos de transporte y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

5. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías o elementos presuntamente ilegales, evento en el cual la situación deberá ponerse en conocimiento de las autoridades competentes y se pondrá a disposición de estas el equipo o vehículo y tales géneros.

6. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de treinta (30) días, la segunda vez por sesenta (60) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de noventa (90) días.

7. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio ilegal de transporte, en este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de sesenta (60) días, la segunda vez

por noventa (90) días y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de ciento veinte (120) días.

8. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico-mecánicas requeridas para su operación, hasta tanto se subsanen las causas que dieron origen a la medida.

9. Cuando se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos por el reglamento. La autoridad de control operativo deberá permitir el trasbordo de la carga a otro vehículo para superar la causa de la inmovilización y el vehículo será inmovilizado por un término de cinco (5) días.

10. Cuando se compruebe la prestación del servicio público de transporte en un vehículo y/o equipo homologado atendiendo una modalidad para la cual no está homologado, caso en el cual el vehículo y/o equipo será inmovilizado la primera vez por el término de dos (2) meses, la segunda vez por cuatro (4) meses y en las siguientes ocasiones cada vez por el término de seis (6) meses.

11. Cuando el vehículo vinculado a la capacidad transportadora de una empresa debidamente habilitada sea destinado a la prestación del servicio público directamente por su propietario y así lo haya declarado la empresa de transporte a la autoridad de tránsito y transporte de la jurisdicción, salvo en los casos en que la ley o el reglamento autoriza la prestación directa del servicio por parte del propietario o la vinculación transitoria del vehículo a otras empresas de transporte. En estos casos, el vehículo será inmovilizado y las sanciones procederán contra el propietario del vehículo y no contra la empresa de transporte.

12. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando. En estos eventos, surtida la inmovilización se deberá dejar el equipo a disposición de la administración aduanera para que adelante los procedimientos de su competencia.

13. 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.

**Parágrafo 1º.** El procedimiento para llevar a cabo la inmovilización o retención de equipos de transporte terrestre automotor será el previsto por el Código Nacional de Tránsito.

**Parágrafo 2º.** En la actuación adelantada para la inmovilización de equipos de transporte de pasajeros se deberá garantizar las medidas de seguridad para estos últimos, así como su traslado al centro poblado más cercano en el cual se ofrezcan servicios que les permitan continuar con su viaje.

**Parágrafo 3º.** La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a ésta o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó, salvo en los casos en que se estipula por la norma su específica duración.

**Artículo 38. Prohibición de derivación en terceros de las consecuencias de la infracción.** Para garantizar el cumplimiento de los fines de la sanción, no se podrá directa o indirectamente por acuerdo entre las partes trasladar los efectos de la sanción a un sujeto diferente del que corresponde de conformidad con la presente ley. Cualquier estipulación en contrario entre las partes se tendrá por no escrita.

### CAPÍTULO III

#### **Obligaciones de los generadores de carga, sanciones, régimen tarifario y otras prohibiciones**

**Artículo 39. Obligación de cumplimiento del régimen tarifario.** Los generadores de carga están obligados a respetar las tarifas mínimas establecidas por el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICETAC) en todas las operaciones de transporte que contraten directa o indirectamente.

**Parágrafo.** El incumplimiento de esta disposición constituye infracción gravísima y dará lugar a las sanciones previstas en el presente capítulo.

**Artículo 40. Prohibición de descuentos y cobros de lo no debido.** Queda prohibido a los generadores de carga y empresas intermediarias imponer o practicar descuentos, deducciones o cobros por conceptos ajenos a la prestación del servicio de transporte, tales como:

- a) Asistencia en carretera.
- b) Cargue y descargue.
- c) Gastos de papelería o trámites administrativos.
- d) Cambio de cheques o costos financieros.
- e) Estampillas, seguros o contribuciones no obligatorias por ley.

**Parágrafo.** Estas conductas serán consideradas prácticas abusivas y darán lugar a sanciones administrativas por parte de la Superintendencia de Transporte.

**Artículo 41. Responsabilidad solidaria.** Los generadores de carga, en su calidad de remitentes o destinatarios, serán solidariamente responsables con la empresa de transporte y con el propietario, poseedor o tenedor del vehículo de todas las obligaciones o perjuicios ocasionados cuando se incumplan las responsabilidades derivadas del contrato de transporte, incluyendo tarifas mínimas, prohibición de descuentos, el pago íntegro y oportuno del valor a pagar, el flete convenido y las demás disposiciones contenidas en la presente ley.

**Parágrafo.** La responsabilidad solidaria cubrirá también los incrementos por demoras imputables al generador de carga, las sanciones de mora y los costos adicionales de cargue y descargue pactados en el contrato de transporte.

**Artículo 42. Sanciones a los generadores de carga por incumplimiento tarifario y prácticas abusivas.** Los generadores de carga que incumplan

las obligaciones previstas en los artículos anteriores, incluyendo la aplicación de tarifas mínimas del SICETAC, la prohibición de descuentos o cobros indebidos y la contratación con empresas habilitadas, incurrirán en infracciones gravísimas y serán sancionados por la Superintendencia de Transporte conforme a los siguientes parámetros:

1. Multa pecuniaria de treinta (30) a quinientos (500) Unidades de Valor Básico – UVB, por cada infracción verificada, aplicable, entre otras, a quienes no respeten las tarifas mínimas del SICETAC, practiquen descuentos indebidos o cobros por servicios ajenos al transporte, o suministren información inexacta o incompleta en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC).

2. Suspensión temporal del derecho a contratar de tres (3) meses a dos (2) años, tratándose de incumplimientos reiterados o la verificación de reincidencia en prácticas abusivas o descuentos ilegales.

3. En caso de reincidencia dentro de los tres (3) años siguientes a la imposición de la primera sanción, el generador podrá ser inhabilitado para contratar servicios de transporte automotor de carga hasta por cinco (5) años.

4. Inhabilitación temporal o definitiva en el Registro de Generadores de Carga, según lo previsto en el artículo siguiente.

#### **Criterios de graduación.**

La Superintendencia tendrá en cuenta, para la graduación de las sanciones:

- a) Gravedad de la conducta.
- b) Perjuicios causados al transportador o propietario del vehículo.
- c) Reincidencia.
- d) Magnitud económica del incumplimiento en relación con la tarifa mínima y;
- e) Beneficio económico obtenido por la infracción.

**Parágrafo.** Las sanciones previstas en este artículo se impondrán de conformidad con lo establecido en las Leyes 336 de 1996 y 1340 de 2009 y demás normas aplicables, garantizando siempre el principio de proporcionalidad, sin perjuicio de las acciones civiles, contractuales o penales a que haya lugar.

**Parágrafo 2º.** Para efectos de este artículo, se entenderá que existe infracción aun cuando el incumplimiento se realice por intermediación de terceros o bajo contratos de operación logística.

**Artículo 43. Registro de Generadores de Carga.** El Ministerio de Transporte creará dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley el Registro Nacional de Generadores de Carga (RNGC), y ejercerá su administración, como instrumento de supervisión y control de quienes contraten directamente servicios de transporte de carga, así:

1. Todo generador de carga deberá inscribirse en el RNGC antes de celebrar su primera operación de transporte, y actualizar su información anualmente o cuando medien cambios de razón social, NIT, representante legal, domicilio o actividad económica principal.

2. Información mínima a reportar: nombre o razón social, NIT, domicilio principal, datos de contacto, descripción de la actividad económica, volumen y frecuencia estimada de fletes, y condiciones generales pactadas con los transportadores.

3. La inscripción y las modificaciones se realizarán a través del aplicativo que para tal fin disponga el Ministerio de Transporte, de conformidad con los lineamientos técnicos que este establezca.

4. Quien omita su registro o no actualice la información en los términos aquí señalados incurrirá en infracción grave, lo cual dará lugar a las sanciones previstas en el artículo anterior.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte deberá cruzar la información del RNGC con la del RNDC para verificar la veracidad de los reportes y detectar posibles fraudes o incumplimientos.

#### CAPÍTULO IV

##### **Sanciones aplicables a las empresas de servicio público de transporte terrestre**

**Artículo 44.** Serán sancionadas con multa de treinta (30) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.

2. No presentar oportunamente el reporte mensual de infractores.

3. No poner a disposición de los usuarios los medios idóneos para la radicación de peticiones, quejas o reclamos, así como no responder las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los plazos establecidos por el CPACA o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

4. No suministrar a los usuarios la información que, de conformidad con la reglamentación de transporte y con los derechos de los consumidores, le corresponde suministrar.

5. No adoptar mecanismos para atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los dos (2) meses siguientes a la sanción por no disponer de estos mecanismos o la sanción por no adoptarlos dentro de los términos aquí establecidos.

6. Realizar operaciones de transporte sin los documentos de transporte que exige el reglamento, con estos vencidos o sin que los portados evidencien la efectiva expedición por parte del sujeto o entidad encargada de la misma.

7. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario, incluyendo los cambios en el tipo societario, la estructura organizacional y en la razón social.

8. Realizar operaciones de transporte en vehículos que no estén matriculados en el servicio público, salvo autorización expresa de la autoridad competente.

9. Incumplir la legislación y los reglamentos de accesibilidad universal para personas en situación de discapacidad o, una vez impuesta la sanción, no subsanar el incumplimiento en el plazo señalado por la autoridad de transporte. La multa procederá por evento y se entiende por tal cada una de las infracciones a cada una de las condiciones exigidas por cada uno de los reglamentos, sea que se refiera a las condiciones de los vehículos, de la infraestructura, de la información o de la oferta.

10. Permitir, tolerar, beneficiarse o no controlar el ascenso y descenso de pasajeros de los vehículos mediante los cuales desarrolla su actividad transportadora, en lugares no autorizados por las autoridades competentes.

11. No cancelar oportunamente la tasa, tarifa o precio por el uso de las infraestructuras de transporte y de los servicios conexos estando obligado.

12. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley para el trámite de los documentos de transporte o para la expedición cuando a ella corresponde como requisito de la operación de transporte.

13. No responder oportunamente las peticiones de información que sobre la ejecución del contrato de vinculación eleve la otra parte contractual de dicha relación negocial.

14. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos de transporte cuando la persona que junto con la empresa de transporte suscribe el contrato de vinculación haya hecho llegar a la empresa la documentación requerida para dicho trámite dentro de los términos legales o reglamentarios.

15. Extender los documentos de transporte que a la empresa corresponde expedir sin asegurarse de que el vehículo porta los distintivos, señales o elementos de identificación, de información, de imagen y de seguridad que exigen los reglamentos y, en los asociados a operaciones de transporte concretas, como es el caso de la planilla de viaje ocasional, la tarjeta de control, la planilla de despacho, el Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC), Manifiesto de Carga, entre otros, sin la verificación de que el conductor cumple con los requisitos exigidos legal y reglamentariamente para asumir la labor de conducción que se presta a ejecutar.

16. Exigir sumas de dinero por conceptos de gestión, tramitación y/o expedición de documentos de transporte, paz y salvo, vinculación y desvinculación de los vehículos.

17. Negarse sin justa causa a prestar el servicio público de transporte cuando reglamentariamente, para la modalidad de transporte, sea obligatorio.

18. Encontrarse vehículos adscritos a su actividad transportadora estacionados en lugares que impidan el ingreso a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos o prohibidos, sin perjuicio de las sanciones que al conductor correspondan.

19. No ejecutar los protocolos exigidos por la reglamentación o, a falta de éstos, los adoptados por la empresa para la atención de emergencias o de incidentes para restablecer la normalidad del tránsito y/o la operación de transporte.

**Parágrafo 1º.** Si durante la investigación administrativa la empresa de transporte logra demostrar que renovó oportunamente los documentos de transporte, la sanción de que trata el numeral 6 del presente artículo será impuesta al conductor del vehículo que opera sin ellos.

**Parágrafo 2º.** La empresa de transporte podrá optar por una flota de reserva inferior a la determinada en su capacidad transportadora máxima. En estos casos, sin perjuicio de las sanciones que correspondan de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del presente artículo y el numeral 17 del artículo 40 de la presente ley, no habrá lugar a la aplicación de la sanción de que trata el numeral 14 del presente artículo.

Será en todo caso responsable del cumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad definidos para los servicios que le han sido autorizados

**Artículo 45.** Serán sancionadas con multa de sesenta (60) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No contar con un libro de revisión y mantenimiento por cada vehículo automotor, físico o digital, de conformidad con el reglamento, que contenga, además de los elementos de identificación, las características del vehículo y toda la información de éste y de sus condiciones de operación relevantes en la determinación del contenido y alcance del programa de mantenimiento que se realizará al mismo, junto con el respectivo cronograma de actividades de revisión y mantenimiento, así como las fechas de revisión, las intervenciones preventivas, las reparaciones efectuadas, los reportes de incidentes, las inspecciones control y seguimiento y demás requisitos definidos por el reglamento, por cada uno de los equipos que, independientemente de la forma de vinculación o de las condiciones del convenio empresarial, se incluyan o proyecten incluir en la operación de transporte para la prestación de los servicios autorizados a la empresa por un período superior a seis (6) meses.

2. No reconstruir o abrir un libro de revisión y mantenimiento para cada vehículo dentro de los treinta (30) días siguientes a la imposición de la sanción por no contar con éste o de la sanción por no reconstruir o abrir un libro de revisión y mantenimiento.

3. Tachar, enmendar, borrar o alterar la información del libro de revisión y mantenimiento. Cualquier corrección que se requiera deberá realizarse mediante la anotación de las observaciones correspondientes.

4. No realizar los ejercicios de planificación, no formular y documentar las estrategias o no implementar las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados o hacerlo en condiciones que contravengan lo exigido por el reglamento.

5. No realizar los ejercicios de planificación, no formular y documentar las estrategias o no implementar las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados o no ajustar estos procesos y su documentación a lo exigido por el reglamento dentro de los dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no realizar o a la sanción por no ajustarlos en los tiempos aquí indicados.

6. Incluir en su operación de transporte un vehículo sin que éste porte los distintivos, señales o elementos de identificación, de información, de imagen o los aditamentos, tecnologías, componentes o accesorios de prevención y/o de seguridad que exigen los reglamentos.

7. No hacer uso en su actividad transportadora de las infraestructuras de transporte y/o de los servicios conexos al transporte que éstas brindan, cuando su uso sea exigido por la reglamentación como condición operacional de los servicios autorizados. El evento se configura por cada vehículo que no haga uso de la infraestructura y/o servicio estando obligado reglamentariamente a hacerlo.

8. Incumplir los manuales de operación de las infraestructuras de transporte y/o de los servicios conexos al transporte que éstas brindan en los elementos que pueden dar lugar a la afectación del servicio en sus componentes de oportunidad, calidad, seguridad y acceso. La multa de que trata el presente numeral se impondrá por evento y sin perjuicio de la multa contractual que proceda directamente por el operador de los servicios o las infraestructuras de conformidad con lo determinado en los contratos que se suscriban para el acceso a sus servicios conexos.

9. No reportar a la autoridad de inspección, vigilancia y control correspondiente la información, los soportes y/o los formatos que den cuenta de la realización oportuna de los ejercicios de planificación, de la formulación y documentación de las estrategias o de la implementación de las líneas de acción para el cumplimiento de los servicios de transporte autorizados y/o contratados en los tiempos, en la forma y en los formatos exigidos por la reglamentación.

10. Despachar servicios en rutas o por recorridos no autorizados. La sanción se impondrá por evento, entendiéndose por tal cada vehículo que haya sido despachado en la ruta o por el recorrido no autorizado.

11. Expedir documentos de transporte sin que se reúnan las condiciones exigidas por el reglamento o careciendo de los soportes que el mismo requiere.

12. Incumplir con las condiciones operacionales del servicio exigidas dentro del acto de autorización como características de la oferta y/o asociadas, como actividades requeridas a la empresa, a las herramientas y estrategias para garantizar el nivel de servicio y el acceso de los usuarios, siempre que la conducta no sea objeto de una sanción específica.

13. No integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente a otros servicios y modalidades de transporte cuando la autoridad en sus decisiones de organización de la oferta así lo exija.

14. No integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente a otros servicios y modalidades de transporte dentro de los treinta (30) días siguientes a la imposición de la sanción por no integrarse técnica, operacional y/o tarifariamente.

En todos estos casos, la sanción se considerará agravada por la reincidencia en los términos del artículo 52 de la presente ley para efectos de establecer el valor de la multa.

**Artículo 46.** Serán sancionadas con multa de trescientas noventa (390) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sin un adecuado estado de las llantas o, en entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente, con desperfectos o fallas en el funcionamiento del conjunto óptico y las luces exteriores.

2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación del personal establecidos por el Ministerio de Transporte.

3. Suscribir el contrato de vinculación de equipos desconociendo los parámetros legales y los reglamentarios establecidos por el Gobierno nacional para cada modalidad de transporte o no ajustar el contenido de la totalidad de los contratos de vinculación a los parámetros legales y reglamentarios dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por desconocer los parámetros o la sanción por no ajustarlos dentro del plazo aquí indicado.

4. Propiciar o permitir actos de corrupción en la elaboración y/o ejecución de la planificación, programación y ejecución de los servicios.

5. Permitir, autorizar o propiciar cobros adicionales, extralegales o ilegales a usuarios del servicio, a la persona natural o jurídica que ha convenido con la empresa la vinculación del vehículo y/o a sus conductores.

6. Utilizar, permitir, patrocinar, tolerar, practicar o beneficiarse del patrocineo o actos

similares y emplear sistemas o mecanismos que limiten la libertad del usuario para elegir la empresa transportadora de su preferencia o que afecte o altere la calidad del servicio.

7. Negarse a incluir en el plan de rodamiento, en la programación de despachos, en la estrategia operacional para el cumplimiento de servicios contratados o negarse a despachar los vehículos adscritos a su actividad transportadora que cuenten con los documentos de transporte exigidos, acrediten las condiciones técnico-mecánicas requeridas y se hayan sometido a los mantenimientos y las revisiones necesarias de conformidad con el reglamento.

8. No tener un programa de reposición o tenerlo en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias.

9. No ajustar el contenido de los programas de reposición a las condiciones normativas dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tener reglamentado el programa en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias dentro del plazo aquí indicado.

10. No tener reglamentado el fondo de reposición o tenerlo reglamentado en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias.

11. No adoptar el reglamento del fondo de reposición o no ajustar su contenido a las condiciones normativas dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tener reglamentado el fondo o a la sanción por tenerlo reglamentado en condiciones que contravengan las disposiciones legales y reglamentarias dentro del plazo aquí indicado.

12. No realizar oportunamente los aportes al Fondo de Reposición, cuando la implementación de dicho Fondo sea una exigencia legal o reglamentaria.

13. Permitir que el conductor aprovisione combustible o intervenga mecánica o eléctricamente el vehículo con pasajeros en su interior.

14. Incumplir con las condiciones técnicas y operacionales del servicio exigidas dentro del acto de autorización como condiciones dirigidas a garantizar la seguridad de los usuarios y de los terceros actores viales y/o asociadas, como actividades, herramientas y estrategias para garantizar la seguridad, siempre que la conducta no sea objeto de una sanción específica.

**Artículo 47.** Serán sancionadas con multa de setecientos cincuenta (750) UVB las empresas de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la empresa o sus filiales.

2. Obstruir la desvinculación de vehículos o el cambio de empresa por razones que puedan ser clasificadas como contingencias contables.

3. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, o en vehículos cuyas características hayan sido modificadas en violación de las normas técnicas que las regulan.

4. Permitir la operación de vehículos excediendo su capacidad de pasajeros.

5. Permitir la prestación del servicio sin las necesarias condiciones de seguridad de los pasajeros y/o la carga o en incumplimiento de las condiciones técnicas y operacionales ordinarias o particulares exigidas por la reglamentación para atender a las condiciones del pasajero o la naturaleza y características de la carga.

6. 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 licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.

7. Incumplir las obligaciones que le correspondan de conformidad con la legislación y los reglamentos de transporte y laborales en relación con la contratación, la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral y demás prestaciones del personal de que se sirva para el desarrollo de su objeto. La sanción se impondrá sin perjuicio de las consecuencias que las conductas puedan generar de conformidad con la legislación laboral.

8. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias psicoactivas.

9. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas en notoria situación de discapacidad o movilidad reducida.

10. No tener un programa de reposición de equipos o un Fondo de Reposición estando obligado reglamentariamente.

11. No estructurar e implementar un programa de reposición de equipos o un Fondo de Reposición dentro de los tres

(3) meses siguientes a la imposición de la sanción por no tener el programa y el fondo estructurado e implementado.

12. Administrar, gestionar o destinar los recursos del programa o del fondo de reposición contraviniendo las normas legales y reglamentarias y así como el reglamento del fondo respectivo.

13. No implementar un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo y un programa de revisiones periódicas y revisiones preoperacionales para los vehículos vinculados, en los términos y condiciones exigidos por el reglamento.

14. No implementar y/o integrar en su operación los soportes técnicos y tecnológicos exigidos en los actos de autorización o en la reglamentación de la modalidad de transporte para el desarrollo de sus procesos y para la operación de los servicios.

15. No integrarse o no reportar información a los sistemas tecnológicos que para la planeación y control del servicio desarrolle la autoridad competente o a aquellos desarrollados para la gestión de la operación, la información a los usuarios y/o para el recaudo de la contraprestación por los servicios cuando sean exigidos reglamentariamente.

16. Reflejar en los indicadores de desempeño operacionales una disminución injustificada del servicio autorizado en más de un cincuenta por ciento (50%) en un trimestre del año calendario.

17. Tener vinculados a su parque automotor, por un período superior a dos (2) meses, un número de vehículos inferior al señalado como capacidad transportadora mínima, en los casos en que ésta es definida en el acto de autorización de servicios o contractualmente y siempre que los términos reglamentarios de estructuración de la oferta, que dentro del proceso de autorización de servicios corresponde adelantar de acuerdo con la modalidad de transporte respectiva, permitan documentalmente afirmar que la conducta implica una desatención de las necesidades del transporte que se dirigían a satisfacer con la asignación de servicios; salvo que se encuentre dentro de los plazos para vincular los equipos concedidos en los actos de autorización de servicios o de asignación de capacidad transportadora.

Si dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de sanción de que trata el presente numeral no se realiza la vinculación de los vehículos que resulten necesarios para garantizar la disponibilidad de una flota equivalente a la establecida como capacidad transportadora mínima, procederá la cancelación parcial de permisos de operación, reduciendo la capacidad transportadora mínima en el número de unidades faltantes y disponiendo correlativamente sobre la capacidad máxima en función de sus límites reglamentarios.

**Artículo 48.** En todos aquellos casos en que la sanción de suspensión o cancelación de las autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios puedan afectar gravemente la prestación del servicio público de transporte en detrimento de la comunidad, se preferirá, por una (1) sola vez, la imposición de multa.

En todo caso, cuando se proceda efectivamente a la suspensión o cancelación de las autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios para precaver afectaciones, la autoridad competente para la organización del transporte en la jurisdicción podrá autorizar a otras empresas provisionalmente la prestación de los servicios que podrían verse interrumpidos con la medida o diferir los efectos de las decisiones de cancelación hasta tanto se realicen los procesos de selección del nuevo operador, siempre que no se encuentre en riesgo la seguridad de los usuarios y la interrupción del servicio comprometa el principio de acceso al servicio.

**Artículo 49. Sanciones a los operadores conformados por convenio de colaboración empresarial.** Cuando las empresas de transporte conformen operadores y/o administradores de sistemas o subsistemas de rutas, los operadores así conformados se tendrán como empresas de transporte para los efectos de la presente ley. Sin embargo, cuando la sanción a imponer consista en la cancelación de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios, solo será procedente respecto del operador unificado, imponiéndose la cancelación de la autorización de operar unificadamente, mientras que la cancelación de autorizaciones, licencias, registros, habilitaciones, permisos de operación, rutas o servicios de las empresas que los conformaron sólo procederá si a ellas directamente es atribuible la conducta que da lugar a la sanción.

Los operadores habilitados para la prestación del servicio público en los diferentes sistemas de transporte son empresas de transporte y se encuentran sujetos como tal al régimen de sanciones de que trata la presente ley, sin perjuicio de las sanciones que le correspondan de conformidad con el régimen legal y reglamentario de la contratación de la administración pública

## CAPÍTULO V

### Sanciones aplicables a los propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre

**Artículo 50. Serán sancionados con multa de cuarenta y cinco (45) UVB** los propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte o, en los casos en que el propietario acredite el desprendimiento del uso y goce del automotor, la persona natural o jurídica que junto con la empresa ha suscrito el contrato de vinculación, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Incumplir con la programación del vehículo en más de un treinta por ciento (30%) de los despachos que le corresponden en un (1) trimestre del año calendario de conformidad con el plan de rodamiento o la estrategia operacional para el cumplimiento de servicios contratados, según corresponda reglamentariamente, cuando el incumplimiento se deba a su negativa para presentar el vehículo al servicio de la empresa o a su presentación en condiciones no aptas para incluirlo en la operación de transporte.

Cuando el incumplimiento se constate en dos (2) trimestres consecutivos del año calendario o en dos (2) trimestres no consecutivos dentro de un período de dos (2) años calendario, se terminará automáticamente el contrato de vinculación y el vehículo será desvinculado.

2. Destinar el vehículo de servicio público vinculado a una empresa a la prestación del servicio de manera directa, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, cuando la reglamentación no lo autoriza para el efecto

expresamente. A la investigación que se apertura en contra de la empresa por las operaciones de transporte desarrolladas sin los documentos de transporte exigidos por la reglamentación, se deberá vincular al propietario del vehículo para verificar si los hechos constituyen una infracción de la empresa o configuran la infracción del propietario de que trata este numeral.

**Parágrafo.** En los casos en que el propietario del vehículo destine el vehículo de servicio público vinculado a una empresa a la prestación del servicio de manera directa, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, además de la infracción que por esta conducta le corresponde, le serán a estos y no a las empresas aplicables todos las multas por las infracciones que a las empresas corresponden en los aspectos operacionales de la actividad transportadora, salvo que configuren simultáneamente una infracción de tránsito.

Estas últimas serán sancionadas exclusivamente de conformidad con lo dispuesto en el Código de Tránsito. La reincidencia del propietario dentro de un (1) semestre del año calendario en la prestación directa del servicio sin la autorización de la autoridad de transporte competente, sin intervención de la empresa o en contra de las instrucciones de ésta, dará por terminado automáticamente el contrato de vinculación y el vehículo será desvinculado. La reincidencia en la conducta puede ser establecida por la empresa directamente mediante los medios probatorios establecidos en el Código General del Proceso y no requiere de la imposición de la sanción que a esta conducta corresponde, no obstante proceder sin perjuicio de esta.

**Artículo 51.** Serán sancionados con multa de noventa (90) UVB los propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre de las diferentes modalidades de transporte o, en los casos en que el propietario acredite el desprendimiento del uso y goce del automotor, la persona natural o jurídica que junto con la empresa ha suscrito el contrato de vinculación, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Retirar del vehículo los distintivos, señales o elementos de identificación, información y de seguridad que exigen los reglamentos, sin que el vehículo hubiera sido desvinculado de la empresa o de la operación de transporte que exige dichos elementos.

2. No someter el vehículo al programa de mantenimiento adoptado por la empresa o a las revisiones preventivas y/o preoperativas que la misma exija en cumplimiento de la reglamentación expedida por el Gobierno nacional.

3. Negarse a permitir o posibilitar el uso del vehículo automotor en la actividad transportadora autorizada a la empresa a pesar del requerimiento expreso formulado por ésta.

4. Retirar el vehículo de la operación de transporte como mecanismo de presión durante la negociación con la empresa o durante los procesos de concertación con las autoridades.

5. Presentar para la operación de transporte un vehículo no homologado por el Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, o un vehículo cuyas características hayan sido modificadas en violación de las normas técnicas que las regulan, cuando la empresa no haya tenido conocimiento o no haya debido tenerlo.

6. No aportar oportunamente los documentos necesarios para el trámite y expedición de los documentos de transporte.

7. No reportar oportunamente a la empresa de transporte las novedades sobre el vehículo automotor que comprometa su disponibilidad para el servicio o la ocurrencia de siniestros viales, cuando de conformidad con las circunstancias la empresa no ha tenido o debido tener conocimiento del evento.

**Artículo 52. Sanciones a propietarios en los casos de prestación directa del servicio.** En los casos en que el propietario del vehículo se encuentre autorizado expresamente para prestar el servicio de transporte contratando de manera directa con el usuario, se entenderá como empresa de transporte para los efectos del régimen de sanciones y le serán aplicables, adicionalmente a las que como propietario le corresponden, las multas por las infracciones que para las empresas se establecen en la presente ley, siempre que no puedan entenderse como conductas ya recogidas en las infracciones propias de los propietarios.

## CAPÍTULO V

### Sanciones aplicables a los contratantes del servicio de transporte

**Artículo 53.** Serán sancionados con multa de trescientas noventa (390) UVB los contratantes del servicio de transporte que incurran en las siguientes infracciones:

1. No entregar oportunamente la información requerida para garantizar la seguridad del tránsito y de quienes participan en la operación cuando la movilización requiera de medidas técnicas y operacionales especiales para atender a las condiciones del pasajero o la naturaleza y características de la carga.

2. No disponer de las condiciones necesarias para el ascenso o descenso de los pasajeros o del cargue o descargue de los bienes transportados cuando reglamentaria o contractualmente le corresponda.

**Artículo 54.** Serán sancionadas con multa de setecientos cincuenta (750) UVB los contratantes del servicio que incurran en las siguientes infracciones:

1. No cumplir con las normas de cargue, descargue, rotulado, etiquetado, embalajes, envase y disposición final de las mercancías cuando estas requieren condiciones especiales para su transporte.

2. No realizar el pago oportuno de los servicios de transporte, cuando los plazos se encuentren estipulados reglamentariamente o realizarlos en incumplimiento de lo establecido en la Ley 2024 de 2020, o las normas que la modifiquen, adicionen, sustituyan o reglamenten.

3. No informar a la empresa de transporte la calidad de la mercancía cuando esta requiere de manejo y cuidados especiales, constituya en alguna medida un riesgo o cuando lo exija la reglamentación por su naturaleza o con fines de control.

4. No elaborar el registro, no generar la certificación o no transmitir la información de los pesos y dimensiones de la carga transportada en los términos exigidos por el reglamento.

5. No pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía.

6. No cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos establecidos por la reglamentación.

7. No asumir los procesos de cargue, descargue, disposición, manejo o embalaje de la carga cuando por disposiciones reglamentarias sea el responsable de esta actividad.

8. Participar en la realización de actos, en la suscripción de documentos o en la generación de certificaciones y constancias de elementos que permitan probar el cumplimiento de la regulación del transporte cuando su contenido no corresponde con la realidad, es simulado, falso o carece de los soportes requeridos para su suscripción o expedición.

9. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan una violación de los contratantes de las normas de regulación tarifaria o de la regulación de los aspectos que, estando a su cargo, forman parte de las actividades operacionales asociadas de manera directa a la ejecución del servicio.

**Artículo 55. Agravantes de la conducta.** Las sanciones de que trata el presente capítulo podrán ser incrementadas desde una (1) y hasta cinco (5) veces cuando la conducta que la configura implique una afectación o perturbación puntual del servicio de transporte que amenace con su paralización o cuando medie la utilización de medios fraudulentos o persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos. Se aumentarán desde seis (6) y hasta diez (10) veces cuando hayan implicado un grave y concreto peligro o cuando por la misma conducta por la que se impone la sanción haya sido sancionado el infractor en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario, siempre que cada una de ellas se encuentre en firme. La sanción se aumentará desde once (11) y hasta veinte (20) veces cuando en la misma se incurra con la exclusiva finalidad de ocultar alguna otra infracción previa o simultáneamente cometida.

## CAPÍTULO VI

### Niveles de servicio, desempeño y calidad mínima exigida a los operadores de transporte y los operadores o administradores de infraestructuras de transporte y sanciones por incumplimiento

**Artículo 56. Niveles de servicio, desempeño y calidad.** La autoridad de transporte competente no podrá expedir autorizaciones o suscribir contratos sin definir dentro de ellos los niveles de servicio,

desempeño y calidad que deberán cumplir las empresas de transporte terrestre y los diferentes agentes de los sistemas de transporte, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte y los operadores portuarios, así como los indicadores que permitirán su seguimiento, evaluación y la sanción en caso de su incumplimiento.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad se estructurarán a partir de las condiciones técnicas, legales y operacionales que corresponderá cumplir al sujeto autorizado y los indicadores para su medición y seguimiento estarán orientados a determinar si los servicios a los usuarios se han o no visto afectados y el grado de su afectación.

Para el efecto, los niveles de servicio, desempeño y calidad, estarán determinados en una medida de referencia dentro de una escala determinada que permite establecer, entre otras, las condiciones de calidad y afirmar la existencia o no de alteraciones o afectaciones al servicio o a sus objetivos y finalidades, como insuficiencias en las condiciones de la oferta o la deficiente prestación del servicio, el deficiente desempeño del operador o la deficiente calidad de los servicios prestados, entre otras, como infracciones autónomas de aquellas individuales que se agrupan en los respectivos indicadores y que en ellos son valoradas conjuntamente.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad podrán ser modificados por la autoridad de transporte competente siempre que las necesidades de los usuarios identificadas en el correspondiente estudio técnico lo exijan.

**Parágrafo.** El Gobierno nacional podrá señalar, dentro de la regulación técnica sectorial, los niveles de servicio, desempeño y calidad mínimos que deberán ser exigidos en los servicios de transporte, complementarios y conexos, así como los que corresponden a los servicios proporcionados por las infraestructuras de transporte.

**Parágrafo transitorio.** Dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, las autoridades de transporte competentes deberán adoptar en su respectiva jurisdicción, los indicadores de niveles de servicio, desempeño y calidad mínimos exigibles a las empresas de transporte terrestre, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte y los diferentes agentes de los sistemas de transporte, que cuenten, previamente a la expedición de la presente ley, con autorizaciones vigentes, y los indicadores por medio de los cuales se hará observación, evaluación y seguimiento. Para el efecto, deberán igualmente las autoridades de transporte reestructurar las autorizaciones y permisos de operación, con la finalidad de definir en ellos los niveles de servicio, desempeño y calidad exigidos y sus respectivos indicadores.

Sin perjuicio del ejercicio de las cláusulas exorbitantes para la modificación unilateral del contrato, los contratos de concesión u operación en

curso mantendrán los niveles de servicio, desempeño y calidad en los términos inicialmente pactados. En todo caso, deberán ajustarse a lo indicado en el reglamento de que trata el parágrafo 1 del presente artículo como condición para la suscripción de cualquier prórroga.

**Artículo 57. Información relevante.** La autoridad de transporte deberá adoptar los indicadores que estime necesarios para la medición de los niveles de servicio, desempeño y calidad, los que deberán recopilar y evaluar como mínimo trimestralmente la información cualitativa y/o cuantitativa de los siguientes parámetros:

1. Atención de la demanda y satisfacción de las necesidades de servicios garantizando la accesibilidad universal.
2. Intervalo de operación, frecuencia de servicio y/o puntualidad en la prestación del servicio.
3. Estado, conservación y operación de la infraestructura física y tecnológica del operador.
4. Confiabilidad del servicio en relación, entre otros, con la regularidad, consistencia y número de fallas de los equipos que impactan la prestación del servicio.
5. Condiciones de integración y de interoperabilidad de los servicios y la tecnología.
6. Seguridad de los usuarios.
7. Adecuado estado, mantenimiento y supervisión de los vehículos o equipos.
8. Cumplimiento del régimen de tarifas.
9. Capacitación, salud ocupacional y seguimiento al comportamiento y desempeño de los conductores y al personal de atención al usuario.
10. Tasa de accidentalidad por causas atribuibles a la empresa o conductor.
11. Cumplimiento normativo como tasa de infracciones en función de la dimensión de la operación clasificada en diferentes niveles de magnitud.

**Parágrafo.** Los indicadores deben estructurarse considerando la expectativa de los usuarios y las condiciones de la oferta y cada uno de ellos deberá regularse y describirse en forma detallada, debiendo como mínimo contener:

1. Nombre del indicador.
2. Descripción señalando los objetivos y/o la meta.
3. Unidad de medida.
4. Fórmula de cálculo.
5. Fuente de información.
6. Entidad responsable de la medición.
7. Factor de ajuste para representar las condiciones locales.
8. Procedimiento para el registro de novedades externas que afecten los datos.

9. Descripción de eventos que son objeto de consideración y su peso en el cálculo del indicador.

10. Niveles de tolerancia permitidos para su aceptación.

11. Periodicidad de cálculo, que deberá como mínimo realizarse trimestralmente.

12. Periodicidad de la medición de los insumos para su cálculo.

13. Gradualidad para su medición, aplicación y exigencia de nivel de servicio, desempeño y calidad.

14. Muestra mínima requerida para su cálculo y aplicación.

15. Acción frente a la novedad de no contar con datos para su cálculo en un determinado período o de indeterminaciones matemáticas que imposibiliten su cálculo.

**Artículo 58. Configuración de los niveles de servicio, desempeño y calidad.** Los niveles de servicio, desempeño y calidad no pueden configurarse de forma que impliquen acciones supererogatorias, en el sentido que desborden las obligaciones contenidas en los términos de autorización y la regulación vigente o que demanden la perfección del servicio y de las acciones del operador, para lo cual deberán siempre garantizar un margen de tolerancia en la observación de la conducta esperada de acuerdo con el tipo de indicador y las condiciones operacionales, excepto en los casos que la misma compromete de manera concreta, directa y evidente la seguridad y accesibilidad de los usuarios.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte adoptará el Manual para la elaboración, definición y adopción de los niveles de servicio, desempeño y calidad que será de obligatorio cumplimiento para las autoridades de transporte y en él fijará los parámetros de referencia que deberán ser observados. Hasta tanto el ministerio expida el respectivo manual, las autoridades de transporte elaborarán, definirán y adoptarán los niveles de servicio, desempeño y calidad con autonomía y en estricto apego a los principios del ejercicio de las competencias discrecionales.

**Artículo 59. Sanciones por infracción de los niveles de servicios, desempeño y calidad.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control en su respectiva jurisdicción impondrán por incumplimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad mínima exigida a las empresas de transporte terrestre, los operadores de servicios conexos, los operadores de servicios complementarios al transporte, los operadores o administradores de las infraestructuras del transporte y los diferentes agentes de los sistemas de transporte, las siguientes sanciones:

1. Amonestación.

2. Multa.

3. Suspensión de autorizaciones y sus operaciones.

4. Cancelación de autorizaciones y sus operaciones.

Las sanciones procederán cuando a través de la medición de los indicadores establecidos para el seguimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad, se logre determinar la configuración de una suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad, así como los indicadores para su seguimiento, deberán estructurarse de forma que permitan la identificación de la suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes y la intensidad o gravedad de estas, en función de la necesidades de los usuarios que el servicio se dirige a satisfacer y de la configuración organizacional de la oferta dispuesta por la autoridad de transporte como medida idónea para la satisfacción del usuario.

**Parágrafo.** En los diferentes procesos de selección adelantados en el sector transporte para la expedición de autorizaciones o para la suscripción de contratos de concesión, se podrá incluir como uno de los factores de evaluación los resultados obtenidos en las mediciones de los indicadores de los niveles de servicio, desempeño y calidad de que trata el presente capítulo. La valoración solo podrá hacerse respecto de los dos (2) años previos a la convocatoria y considerará exclusivamente actividades equivalentes o similares a las que corresponden o de que trata el proceso de selección en curso.

**Artículo 60. Gradualidad de la multa.** Para efectos de determinar el monto de las multas, se atenderán los siguientes criterios:

1. Desde setecientos cincuenta (750) y hasta cuatro mil doscientas (4.200) UVB las faltas leves, considerando como tales aquellas en las que no se observan elementos de las faltas graves y gravísimas y se observa:

a) No hay afectación al servicio y/o usuarios o esta es leve.

b) Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en el cumplimiento de sus obligaciones y deberes.

c) Grado de colaboración con la investigación.

d) Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas.

2. Desde cuatro mil doscientas una (4.201) y hasta doce mil (12.000) UVB las faltas graves, considerando como tales aquellas en las que se observa uno o varios de los siguientes elementos:

a) Un grado alto y evidente de culpabilidad del sujeto infractor.

b) Una destacada gravedad de la falta.

c) Una afectación o perturbación puntual del servicio de transporte que amenace con su paralización o genere un riesgo para la seguridad de los usuarios.

d) Un daño o peligro concreto generado a bienes jurídicamente tutelados.

e) Persistencia en la comisión de infracciones al Régimen Sancionatorio de Transporte y en el incumplimiento de los planes de mejoramiento, programas y sistemas de mantenimiento preventivo, correctivo y/o rutinario, así como los protocolos de emergencia y gestión de incidencias

f) Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.

g) Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.

3. Desde doce mil una (12.001) y hasta diecinueve mil quinientas (19.500) UVB las faltas gravísimas, considerando como tales aquellas en las que se observan uno o varios de los elementos de las faltas graves y adicionalmente alguno de los siguientes:

a) Una afectación o perturbación reiterada del servicio de transporte o su paralización.

b) La trascendencia social de la falta o del perjuicio causado, establecida en función de la dimensión de los daños sufridos por la población.

c) El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a través de un tercero, que hace irrisoria la multa por falta grave.

A la dosificación a que se refieren los numerales 2 y 3 del presente artículo solo podrá acudirse cuando los criterios que en ellos se establecen se configuran de forma concreta y resultan evidentes de conformidad con los hechos específicos del caso y de las pruebas que obran en el expediente.

Adicionalmente, a la dosificación de que trata el numeral 3 del presente artículo, se podrá acudir en los casos de faltas graves cuando el elevado patrimonio del infractor haga notoriamente irrisoria la multa que corresponde a este tipo de faltas.

**Parágrafo.** No obstante lo dispuesto en el presente artículo, con el propósito de no poner en riesgo la prestación eficiente de los servicios y garantizar que la multa no se convierta indirectamente en una forma de cancelación de los permisos, autorizaciones o habilitaciones, la autoridad de transporte competente graduará la multa atendiendo la capacidad económica del infractor de manera que la misma no imposibilite técnicamente la continuidad de su operación por inviabilidad financiera.

Para medir la capacidad económica del infractor, se tendrá en cuenta el promedio de sus ingresos brutos relacionados con el servicio involucrado en la infracción, considerando para el efecto los tres (3) años fiscales inmediatamente anteriores a la imposición de la sanción, incluyendo en estos la tarifa cobrada por los servicios prestados a los usuarios. Para las empresas nuevas se tendrá por tal el sesenta por ciento (60%) de los ingresos proyectados conforme la oferta de servicios establecida.

A partir de la determinación de la capacidad del infractor, la autoridad en la graduación de la sanción

podrá reducir hasta en un setenta por ciento (70%) los rangos que para la dosificación de la infracción corresponden a cada una de las faltas de conformidad con los numerales 1 a 3 del presente artículo.

**Artículo 61. Subsidiariedad de las causales de suspensión y cancelación en materia contractual.** Por imperio de la ley, la suspensión y cancelación de las autorizaciones dispuestas en la presente normatividad se entenderán, para todos los efectos, como condiciones de suspensión o terminación de los contratos de concesión u operación del servicio público de transporte y de los servicios de los componentes tecnológicos de la operación de transporte y la infraestructura, cuando contractualmente no se haya dispuesto expresamente otra cosa.

## CAPÍTULO VI

### Medidas contra la ilegalidad en la prestación del servicio

**Artículo 62. Estrategia nacional de control de la informalidad y la ilegalidad.** La Superintendencia de Transporte liderará el desarrollo coordinado de una estrategia nacional para el control de la ilegalidad y la informalidad en la prestación del servicio público de transporte, con la participación de las entidades que forman parte del Sistema y del Sector Transporte y acompañará la elaboración de las estrategias territoriales. La elaboración, consolidación y materialización de estas estrategias deberá orientarse, además del control del cumplimiento normativo, a la transformación del sector, a la reinserción laboral, a la formalización en los casos en que aplique, a la actualización del marco normativo y reglamentario y, principalmente, al desarrollo de respuestas institucionales que atiendan las afectaciones sociales que dan lugar a la creciente informalidad en el transporte público.

En todo caso, las estrategias y líneas de acción a desarrollar deberán considerar siempre el impacto económico en la industria del transporte y proponerse integrales, considerando la sostenibilidad financiera y ambiental de los servicios, así como su idoneidad para representar una solución en el contexto de la movilidad en cada una de las entidades territoriales, en atención a sus diferentes características, formulando una política que atienda en la medida de lo técnicamente posible la preferencia de los usuarios por estos servicios y que incluya la posibilidad de su formalización, siempre que con esta se contribuya y no se sacrifique la sostenibilidad de los servicios públicos esenciales, ni se comprometa la seguridad de los usuarios.

**Parágrafo.** Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, las autoridades competentes darán aplicación a lo dispuesto en el presente capítulo garantizando el respeto del principio de confianza legítima y el cumplimiento de los deberes sociales del Estado.

**Artículo 63. Desactivación de centros de acopio de servicios informales e ilegales de transporte.** En el ejercicio de la función administrativa y pública

de la autoridad de transporte, la desactivación de los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales es una prioridad que exige acciones urgentes e integrales que deberán ser desplegadas sin dilación y con el uso de todas las herramientas legales y reglamentarias, incluidas las medidas o respuestas sociales e institucionales para atender la población afectada.

Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los alcaldes municipales y distritales deberán formular su estrategia y adoptar el plan de recuperación del espacio público y su cronograma de ejecución, mediante el cual se describan detalladamente las acciones para la desactivación de todos los centros de acopio de servicios informales e ilegales de transporte en su territorio, incluidas las medidas sociales, institucionales y de reinserción laboral para la población afectada.

Dentro de las acciones deberán incluirse igualmente las relativas a la reorganización o autorización de servicios de las diferentes modalidades de transporte para la satisfacción adecuada de las necesidades de los usuarios que pudieran verse afectados con las medidas, las cuales deberán desarrollarse en coordinación con la autoridad regional de transporte cuando la misma se encuentre conformada en la jurisdicción.

**Artículo 64. Protección de rutas del transporte público colectivo y masivo y de los centros generadores de viaje del transporte individual.** La autoridad de tránsito de la jurisdicción deberá adoptar las medidas que resulten pertinentes para garantizar la protección de las principales rutas del transporte público colectivo y masivo de la indebida afectación que sufren por la informalidad y la ilegalidad en el transporte. Así mismo, deberá garantizar el debido control del cumplimiento de las normas de transporte en las operaciones con origen y destino en los centros generadores de viaje del transporte individual, priorizando sus acciones sobre hoteles, centros comerciales, aeropuertos, terminales de transporte, centros administrativos públicos o particulares y, en general, cualquier zona o infraestructura que por sus condiciones requiera de una oferta cuasi permanente de servicio público individual, ejerciendo en ellas un estricto control sobre los servicios de transporte informal e ilegal.

Con estos fines, deberá igualmente generar las restricciones a la circulación que resulten pertinentes para proteger las principales zonas o lugares generadores y atractores de viajes y las zonas de influencia de los Sistemas.

Las medidas de restricción a la circulación podrán incluir, entre otras y sin limitarse a ellas, los desvíos del transporte particular, los pico y placa zonificados, la prohibición transitoria de circular con acompañante por zonas y/u horarios específicos, la definición de vías o sectores exclusivos de transporte público y vehículos no motorizados, incluso para vehículos cero emisiones si la capacidad de la infraestructura lo permite.

**Artículo 65. Sanción a propietarios de inmuebles por violación a las normas de transporte.** Los propietarios de los bienes inmuebles que transitoria o permanentemente funcionen como centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales serán sancionados con multa de cuatro mil doscientos (4.200) UVB.

En los casos en que encontrándose ejecutoriada la sanción de que trata el inciso anterior, las conductas que configuraron la infracción continúen desplegándose, se impondrá una sanción de dos mil (2.000) UVB por cada mes o fracción transcurrido desde dicha ejecutoria hasta la suspensión efectiva de la actividad o materialización de la suspensión temporal o definitiva de que tratan los artículos 196 y 197 de la Ley 1801 de 2016.

**Parágrafo 1°.** Si la actividad es suspendida y luego de ello retomada por las mismas o diferentes personas naturales o jurídicas, se configurará nuevamente la infracción y habrá lugar a la imposición de la sanción de que trata el inciso primero del presente artículo y, en caso de perseverar en la conducta infractora, a la sanción indicada en el inciso segundo del mismo artículo.

**Parágrafo 2°.** Para todos los efectos legales y reglamentarios, los inmuebles que funcionen como centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales constituyen estacionamientos a servicio del público y no podrán considerarse lugares privados.

**Artículo 66. Medidas policivas complementarias.** Los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales en cualquiera de sus diferentes configuraciones, constituyen el desarrollo de una actividad económica sin cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad y propician la ocupación indebida del espacio público, conductas que deberán ser sancionadas de conformidad con lo establecido en los numerales 10 y 16 y en el parágrafo 2° del artículo 92 de la Ley 1801 de 2016. Para los efectos de los artículos 196 y 197 de la Ley 1801 de 2016, los centros de acopio de servicios de transporte no autorizados o de servicios de transporte ilegales se consideran actividades privadas que en violación de las normas de transporte son ofrecidas como servicios al público. Los alcaldes municipales y distritales deberán localizar y suspender el desarrollo de estas actividades o a cerrar los establecimientos, según corresponda.

El ejercicio de localización se realizará por la autoridad de transporte como mínimo trimestralmente y en este se deberá atender y verificar las denuncias ciudadanas sobre el desarrollo de este tipo de actividades. Una vez identificados, deberá procederse como se indica en el presente artículo y en los artículos anteriores.

**Artículo 67. Control de los servicios de transporte ilegal por la Policía Nacional.** Los servicios de transporte ilegales son un factor con la potencialidad de afectar el orden público y la

convivencia pacífica y en ese sentido, es su control a su vez una obligación de la Policía Nacional en atención al carácter preventivo de sus funciones. Para el efecto, estará esta institución directamente obligada a operar con la capacidad institucional y las herramientas legales a su disposición para contrarrestar el fenómeno.

En todo caso, sus acciones deberán estar articuladas con las acciones de las autoridades de tránsito y transporte, así como acompañarse de las medidas sociales e institucionales que deberán adoptarse por la entidad territorial para atender la afectación a la población que de esta actividad deriva el sustento.

## CAPÍTULO VII

### **Sanciones por infracciones de los organismos de tránsito, los organismos de apoyo y de los socios, administradores y empleados de los organismos de apoyo**

**Artículo 68. Graduación de las sanciones.** Para efectos de determinar el rigor con que se aplicarán las sanciones establecidas en el presente capítulo, esto es, el término y/o su monto, se atenderán los siguientes criterios:

1. El patrimonio del infractor, salvo en el caso de los organismos de tránsito en el cual no configura un criterio para la graduación de la sanción.
2. Gravedad de la falta.
3. Grado de afectación o perturbación del servicio de transporte que amenace con su paralización.
4. La trascendencia social de la falta o del perjuicio causado, establecida en función de la dimensión de los daños sufridos por la población.
5. Poner en riesgo la vida o integridad física de las personas.
6. Daño generado a bienes jurídicamente tutelados.
7. Existencia de antecedentes relacionados con la comisión de infracciones previstas en la presente ley.
8. Reincidencia en la comisión de la infracción.
9. Grado de culpabilidad del sujeto infractor.
10. Grado de prudencia o diligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta.
11. Grado de colaboración con la investigación.
12. El beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, o a favor de un tercero.

La dosificación sobre el cincuenta por ciento (50%) del rango establecido para la cuantía o el período de la sanción sólo podrá realizarse cuando se acredite en el expediente la especial gravedad de los hechos y conductas, en atención a la evidente y efectiva verificación de los criterios de los numerales 1 a 6 y 9 del presente artículo y siempre que se acredite la negligencia del infractor y la falta de colaboración con la investigación.

**Artículo 69. Niveles de servicio, desempeño y calidad.** El Gobierno nacional reglamentará los indicadores de nivel de servicio, desempeño y calidad que deberán cumplir los organismos de tránsito y los organismos de apoyo, así como los indicadores que permitirán su observación, evaluación, seguimiento y la sanción por su incumplimiento.

Las sanciones procederán cuando a través de la medición de los indicadores establecidos para el seguimiento de los niveles de servicio, desempeño y calidad, se logre determinar la configuración de una suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes.

Los niveles de servicio, desempeño y calidad, así como los indicadores para su seguimiento, deberán estructurarse de forma que permitan la identificación de la suspensión, afectación o alteración total o parcial del servicio o de alguno de sus componentes y la intensidad o gravedad de estas, en función de la afectación a los usuarios por perturbación del servicio o del riesgo que implica para los bienes jurídicos tutelados.

**Artículo 70. Incumplimiento de niveles de servicio, desempeño y calidad.** Serán sancionadas con multa desde noventa (90) y hasta setenta y ocho mil (78.000) UVB los organismos de tránsito y los organismos de apoyo que incumplan en el período de evaluación con los indicadores de niveles de servicio, desempeño o calidad que le sean exigibles. La graduación de la multa atenderá a los criterios indicados en el artículo 70 de la presente ley, con excepción del numeral 1 que no será aplicable a los organismos de tránsito, pero sí a los trámites y servicios que a estos corresponden y que han sido contratados con terceros.

**Artículo 71. Infracciones transversales a los organismos de tránsito y a los organismos de apoyo.** Serán sancionados con multa de mil quinientas (1.500) UVB por cada mes o fracción de mes hasta que cese el incumplimiento, los organismos de tránsito y los organismos de apoyo que incurran en las siguientes infracciones:

1. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
2. No presentar un plan de mejoramiento estando obligado a hacerlo.
3. No realizar oportunamente los reportes de información que son exigidos reglamentariamente.
4. No actualizar la información de la empresa que lleva, reposa o a la cual hace seguimiento la autoridad de transporte y las autoridades de inspección vigilancia y control o no hacerlo oportunamente.

**Artículo 72. Sanciones aplicables a los organismos de tránsito.** Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 158A de la Ley 769 de 2002, así como de la aplicación de medidas sancionatorias por parte de otras autoridades de control, la Superintendencia de Transporte impondrá

las siguientes sanciones a los organismos de tránsito y a los concesionarios, empresas industriales y comerciales del Estado o sociedades de economía mixta que ejercen en régimen privado funciones en materia de transporte y/o tránsito o presten servicio directamente a los usuarios en materia de tránsito y transporte:

1. **Amonestación escrita.** Consiste en el requerimiento realizado con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia, que será aplicable para las siguientes faltas:

a) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados.

b) No atender dentro de los plazos que se concedan, las instrucciones o recomendaciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

c) No suministrar dentro de los plazos establecidos o de la forma solicitada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte la información que le sea requerida.

2. **Multa de hasta cuatro mil quinientas (4.500) UVB,** por las siguientes faltas:

a) Cobrar valores distintos a los establecidos por las autoridades competentes para la prestación de servicios de tránsito o de transporte o para liquidación de los gravámenes relacionados con dichos servicios.

b) Exigir requisitos adicionales u omitir la exigencia de algunos de los requisitos establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos.

c) Incumplir los procedimientos previstos por el Ministerio de Transporte para la realización de trámites a través del Sistema RUNT.

d) No dar cumplimiento a la amonestación.

e) Prestar el servicio de curso para infractores sin contar con el registro ante el RUNT o permitir el pago reducido de la multa sin la realización del curso por parte del infractor.

f) Alterar o modificar la información reportada al RUNT sin justificación o contrariando lo dispuesto en las normas legales o reglamentarias.

g) No cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter preventivo aprobados por la Superintendencia de Transporte o las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

3. **Multa de hasta seis mil (6.000) UVB,** por no cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter correctivo aprobados por la Superintendencia o las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

4. **Desconexión del Sistema RUNT y restricción de trámites.** El organismo de tránsito que sobrevinientemente se encuentre en condiciones que representan el incumplimiento sustancial de los requisitos para la conexión e interacción con los

registros del Sistema RUNT, será desconectado del sistema y no podrá realizar trámites de tránsito asociados a estos registros, hasta tanto subsane la causal que ha dado lugar a la medida.

Se entenderán como incumplimientos sustanciales los que impliquen una vulnerabilidad de los sistemas en su oportunidad, en su seguridad o en la confiabilidad de los registros o la información reportada.

La desconexión del Sistema RUNT y la restricción de trámites deberá ser acompañada junto con las medidas para garantizar la continuidad del servicio a los usuarios, entre ellas, la designación del organismo que deberá recibir y dar trámite a las solicitudes que se presenten, la obligación del organismo en desconexión de brindar el acceso a la información que se requiera para adelantar los trámites y la obligación del operador del Sistema RUNT de garantizar el acceso a los registros para el desarrollo de los trámites por parte del organismo encargado.

5. **Intervención operativa.** La Superintendencia de transporte deberá intervenir operativamente los organismos de tránsito que reincidan en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario en las faltas de que trata el presente artículo. La intervención se dará en dos etapas: en la primera, se auditará internamente por la Superintendencia el organismo de tránsito y se formularán las causas de los incumplimientos; en la segunda etapa, se adoptarán las decisiones necesarias para superarlos y evitar que se continúe incurriendo en ellos.

La decisión así adoptada será susceptible de los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo. Las medidas que podrán ser dictadas para superar las prácticas o circunstancias que causan los reiterados incumplimientos son las siguientes:

a) Impartir instrucciones que serán de obligatorio cumplimiento, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se acate integralmente por el organismo de tránsito.

b) Formular autónomamente un plan de mejoramiento que será de obligatorio cumplimiento para el organismo de tránsito, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se inicie la ejecución del respectivo plan de mejoramiento o se superen los retrasos en su ejecución, de conformidad con el cronograma dispuesto en el mismo.

c) Realizar directamente los trámites para garantizar la prestación efectiva del servicio a los usuarios. La intervención finalizará una vez superada la causa que le dio lugar.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte reglamentará las condiciones operativas para la materialización de las medidas de intervención, de forma que se garantice la continuidad del servicio a los usuarios.

**Artículo 73. Sanciones aplicables a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito (OAT).** La Superintendencia de Transporte impondrá las siguientes sanciones a los organismos de apoyo al tránsito:

**1. Amonestación escrita.** Consiste en el requerimiento realizado con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia, que será aplicable para las siguientes faltas:

d) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados.

e) No atender dentro de los plazos que se concedan las instrucciones o recomendaciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

f) No suministrar dentro de los plazos establecidos o de la forma solicitada por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Transporte la información que le sea requerida.

**2. Multa de hasta cuatro mil quinientas (4.500) UVB,** por las siguientes faltas:

a) Incumplir u omitir los procedimientos, requisitos o validaciones previstos por el Ministerio de Transporte para el uso del Sistema RUNT.

b) No reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas por la ley o por el Ministerio de Transporte ante el RUNT o en los demás sistemas en los que por ley o reglamentación estén obligados a reportar.

c) Incumplir u omitir los procedimientos, requisitos o validaciones previstos para el uso de los Sistemas de Control y Vigilancia, adoptados por la Superintendencia de Transporte.

d) Incumplir u omitir los procesos, procedimientos, requisitos, condiciones o validaciones establecidos en las normas técnicas obligatorias o en las normas legales y/o reglamentarias para la prestación de los servicios, la realización de las pruebas y/o la expedición de certificados.

e) No cumplir con los procedimientos y condiciones establecidas en las normas técnicas o legales de obligatorio cumplimiento para el registro o almacenamiento de datos o la documentación física o electrónica que debe custodiar.

f) Recibir pago en efectivo por los servicios prestados o no recibirlos a través de una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, en los casos en los que la exija el pago electrónico.

g) No dar cumplimiento a la amonestación.

h) Haber puesto en riesgo o causado daños a las personas y/o bienes durante la realización de las pruebas, revisiones y/o de la capacitación o evaluación.

i) No cumplir con las disposiciones tarifarias expedidas por la autoridad competente. La violación del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación

del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.

j) Modificar las tarifas sin realizar el procedimiento establecido por las autoridades competentes o no informarlo pública y previamente en sus instalaciones y a la Superintendencia de Transporte, a través del sistema que disponga para ello.

k) Manipular o alterar las herramientas informáticas o técnicas o alterar los resultados registrados o capturados a través de tales herramientas, cuando de conformidad con las normas técnicas ello no pueda realizarse.

l) No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial o no adoptarlo e implementarlo dentro de dos (2) meses siguientes a la imposición de la sanción por no disponer del Plan o de la sanción por no adoptarlo dentro del término aquí señalado.

m) No cumplir parcial o totalmente las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte.

**3. Multa de hasta seis mil (6.000) UVB,** por no cumplir parcial o totalmente, y dentro de los plazos que se concedan, los planes de mejoramiento de carácter correctivo aprobados por la Superintendencia de Transporte.

**4. Suspensión de actividades hasta por un término de 3 meses** por incurrir en las siguientes conductas:

a) Registrar o reportar datos distintos a los obtenidos en las pruebas o mediciones practicadas o sin realizarlas.

b) 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.

c) Expedir certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o de idoneidad física o mental o impartir capacitación usando equipos que no se encuentran certificados y/o autorizados expresamente por la autoridad competente.

d) Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, que requiera de autorización y no cuente con ella, cuando los documentos presentados no sean verídicos y esta circunstancia haya podido ser corroborada con mediana diligencia, o mantener en servicio personal que no pueda ejercer su profesión por tener sanciones administrativas, judiciales o profesionales.

e) Expedir certificado de asistencia a curso para infractores de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, sin que el beneficiario del descuento hubiese

estado presente en el curso. Cuando el infractor sea una persona jurídica, el curso se realizará por la persona natural que cometió la infracción, quien con la sola asistencia al curso acepta que cometió la falta. El Ministerio de Transporte reglamentará de forma específica la realización de cursos corporativos para el acceso a descuentos cuando los vehículos son de propiedad de una persona jurídica.

f) Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizadas.

### **5. Cancelación del registro o habilitación de un organismo de apoyo a las autoridades de tránsito.**

La cancelación procederá en caso de reincidencia ejecutoriada en cualquiera de las causales que dan lugar a la suspensión de la habilitación dentro de los (2) años siguientes a la primera sanción y tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual, la Superintendencia de Transporte solicitará a la alcaldía municipal la verificación del cierre del respectivo establecimiento de comercio. Procederá igualmente la cancelación cuando no se acredite que se conservan o mantienen la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguno de los requisitos de habilitación.

**Parágrafo 1º.** El inadecuado ejercicio de las actividades de las personas que forman parte de los organismos de apoyo o el incumplimiento de sus obligaciones implica un riesgo social y, en este sentido, las personas naturales en su condición de socios, administradores, empleados o contratistas del organismo de apoyo que hayan participado en la adopción de la decisión, en las acciones o en las omisiones que configuran la infracción que da lugar a la sanción y los usuarios del servicio que conscientemente hayan pretendido de ella favorecerse serán sancionados personal y directamente, previo agotamiento del procedimiento administrativo sancionatorio, con una multa equivalente al treinta por ciento (30%) de la multa impuesta al organismo de apoyo o de la máxima que por esta conducta correspondía si el organismo de apoyo no es sancionado. La misma sanción se impondrá a los intermediarios que dirijan los usuarios a organismos de apoyo con la finalidad de obtener las certificaciones respectivas sin el cumplimiento de los requisitos.

Implicando un riesgo social la actividad, las personas indicadas en el inciso anterior y las personas jurídicas que hayan dado lugar a la sanción de suspensión o cancelación de un organismo de apoyo a las autoridades de tránsito o que hayan sido las responsables en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario de la infracción que haya dado lugar a sancionar con multa al organismo de apoyo no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o participar de cualquiera de las actividades de organismos de apoyo a cualquier título, durante los tres (3) años siguientes a la ejecutoria de la sanción. Una vez en firme la sanción de que trata el presente

inciso, los organismos de apoyo no podrán operar hasta que acrediten la adopción de las medidas que implica y conlleva su materialización y cumplimiento, en atención a la calidad del sujeto sancionado.

En el caso de los instructores de los centros de enseñanza y de centros de enseñanza para instructores, la sanción del párrafo anterior se materializará mediante la suspensión de las respectivas licencias.

Los usuarios de los servicios de los organismos de apoyo que participan del proceso de aspiración al licenciamiento de conductores, que teniendo conocimiento de la irregularidad del procedimiento hayan pretendido favorecerse de la irregularidad para obtener un resultado que viabilice el trámite, no podrán solicitar la licencia de conducción ni su renovación dentro de los seis (6) meses siguientes a la imposición de la sanción y si para esa fecha la poseen, les será suspendida por el mismo término. En todo caso, si para la fecha en que se determina la comisión de la infracción ya ha sido expedida una licencia de conducción a partir de los certificados irregularmente obtenidos, dicha licencia será cancelada y solo podrá solicitarse una nueva licencia de conducción una vez transcurridos seis (6) meses desde su cancelación.

**Parágrafo 2º.** Una vez se verifique el cumplimiento de la sanción, el organismo de apoyo a las autoridades de tránsito sancionado deberá acreditar ante el Ministerio de Transporte, por intermedio del Sistema RUNT, que cuenta nuevamente con la totalidad de las condiciones para operar.

**Parágrafo 3º.** La suspensión de los organismos de apoyo al tránsito podrá ordenarse preventivamente en el auto de apertura de la investigación cuando se pierda alguno de los requisitos que requieren para obtener o mantener el registro o autorización, cuando el centro no cumpla con alguno de los requisitos necesarios para su operación o cuando se obstruya por éste, sus funcionarios, contratistas o terceros con vínculo civil o comercial la actuación administrativa o no se permita la realización de acciones de inspección o vigilancia. El tiempo que permanezca la medida de suspensión preventiva hará parte del cumplimiento de la sanción impuesta, en el caso de aplicarse la suspensión.

Sin perjuicio de la imposición de la sanción, se levantará la medida de suspensión preventiva una vez la Superintendencia de Transporte verifique que el centro obtuvo nuevamente el requisito de registro u operación o se retire la obstrucción a la actuación administrativa o se permita las acciones de inspección y vigilancia, según el caso.

**Parágrafo 4º.** La suspensión de las actividades del organismo de apoyo o de su habilitación acarrea la suspensión del servicio a los usuarios -la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones-, la pérdida de la interconexión con el RUNT para la sede en que se cometió la falta y la obligación de reintegrar los recursos a los usuarios que se encuentran en curso de servicios ante el organismo de apoyo.

**Artículo 74.** La aplicación de las sanciones de suspensión y cancelación impuestas por la Superintendencia de Transporte a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito se materializará directamente por la entidad que administre el RUNT una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo en el que se impone la sanción, con la sola comunicación de éste y de su firmeza.

#### CAPÍTULO VIII

##### Sanciones aplicables a otros sujetos de sanción

**Artículo 75. Sanciones a los operadores de componentes tecnológicos de los Sistemas de Transporte.** Los operadores de cualquiera de los componentes tecnológicos de los diferentes Sistemas de Transporte serán sancionados con multa desde uno (1) hasta el equivalente de sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa, cuando incurra en las siguientes infracciones:

1. Incumplimiento injustificado de la cobertura exigida del servicio.
2. No contar con los canales de atención al usuario que son exigibles en atención a los términos de la autorización o contratación de los servicios.
3. Operar con tiempos de respuesta diferentes a los que le son exigibles en atención de los términos de la autorización o contratación de los servicios.
4. No transmitir oportunamente la información del sistema al centro de control de la autoridad competente o de quien esta delegue.
5. Restringir el acceso de la autoridad a la información y al sistema.
6. No realizar la reposición, renovación, mantenimiento o reparación de los equipos empleados, el hardware y el software cuando a él corresponda.
7. Operar con un sistema vulnerable en su seguridad informática y sin garantizar la protección de la información.
8. Interrumpir injustificadamente la operación de los sistemas del componente tecnológico.
9. No observar el régimen tarifario adoptado por la autoridad.
10. No observar las normas para el tratamiento de los datos que reposan en su poder.

La autorización será cancelada cuando por la misma conducta sea sancionado en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario. La cancelación de la autorización igualmente procederá cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones relativas a las capacidades técnicas, legales o financieras que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término que se le conceda para superar las deficiencias presentadas, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses.

La cancelación de las autorizaciones igualmente procederá cuando durante todo un (1) año las condiciones de operación y de seguridad mínimas señaladas en los actos de autorización no corresponden a la realidad o cuando la sumatoria de los días en que se opera sin cumplimiento de las condiciones mínimas de operación y de seguridad en los últimos dos (2) años equivalga a diez (10) meses de operación en las condiciones señaladas.

**Parágrafo 1º.** El monto de la multa se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre el funcionamiento del servicio para el cual se ha constituido el componente tecnológico, estimado en función de la dimensión de la operación del infractor. Si el infractor no proporciona información suficiente para determinar el monto de sus ingresos en el período de referencia, la multa deberá ser fijada en ciento ochenta mil (180.000) UVB.

**Parágrafo 2º.** Las causales de cancelación de las autorizaciones aquí establecidas operaran en materia contractual como condiciones de terminación o caducidad, en defecto de estipulación de los contratantes.

**Artículo 76. Sanciones a entidades desintegradoras.** Las entidades desintegradoras serán sancionadas con multas desde ciento cincuenta (150) y hasta treinta mil (30.000) UVB, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Omitir la desintegración o disposición final de todos los elementos del vehículo automotor.
2. Incumplir total o parcialmente las etapas, condiciones o procedimientos del proceso de desintegración de vehículos.
3. Disponer a cualquier título y de cualquier forma de los componentes del vehículo, de manera que se permita o conlleve su reintroducción al mercado de repuestos o autopartes.
4. No conservar el registro fotográfico y documental de los vehículos desintegrados, de las improntas de sus guarismos de identificación y de los documentos, constancias, peritajes o inspecciones realizadas por la autoridad al vehículo. El registro deberá guardarse por cinco (5) años contados desde la fecha de desintegración física del automotor y podrá conservarse en medio digital en los términos que exija la reglamentación.

La graduación de la sanción se realizará teniendo en cuenta el nivel de diligencia o negligencia con la que obro el infractor y la gravedad de la falta en atención a sus efectos directos.

**Parágrafo.** La autorización será cancelada cuando por la misma conducta sea sancionado en tres (3) oportunidades dentro del mismo año calendario. La cancelación de la autorización igualmente procederá cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones relacionadas con las capacidades técnicas, legales o financieras que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término que se le conceda para superar las deficiencias presentadas, el cual no podrá ser inferior a tres (3) meses.

**Artículo 77. Sanciones a los importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos.** Serán sancionados con multa desde un (1) día hasta el equivalente de sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la multa, los importadores, ensambladores y fabricantes de chasis, carrocerías y vehículos destinados al servicio público de transporte que incurra en las siguientes infracciones:

1. Adelantar solicitudes de homologación vehicular presentando un diseño que no corresponde con el chasis, la carrocería o el vehículo destinados al servicio público de transporte que pretenden ofrecer, distribuir, vender o comercializar.

2. Ofrecer, distribuir, vender o comercializar chasis, carrocería o vehículos destinados al servicio público sin que se ajusten, total o parcialmente, a las características indicadas o autorizadas en la homologación respectiva.

3. Comercializar autopartes no homologadas, repuestos y demás elementos componentes de los equipos destinados al servicio público de transporte con incumplimiento de las condiciones de calidad mínima exigidas reglamentariamente.

4. Ofrecer, distribuir, vender o comercializar chasis, carrocería o vehículos de servicio público de transporte que no cuenten con los elementos de seguridad activa y pasiva exigidas por la reglamentación nacional.

**Parágrafo.** El monto de la multa se graduará atendiendo la gravedad del incumplimiento, el riesgo que implica para la seguridad vial, la afectación al servicio que mediante el equipo se proporciona a los usuarios y en función de la dimensión de la operación del infractor. Si el infractor no proporciona información suficiente para determinar el monto de sus ingresos en el periodo de referencia, la multa deberá ser fijada en ciento ochenta mil (180.000) UVB.

En la dosificación de la multa deberá evitarse que esta implique por sí misma un riesgo para la continuidad de la actividad del infractor y garantizar que la multa no se convierta indirectamente en una forma de cancelación de los permisos, autorizaciones o habilitaciones. La autoridad de transporte competente graduará en tal sentido la multa, atendiendo la capacidad económica del infractor, de manera que no imposibilite técnicamente la continuidad de su operación por inviabilidad financiera.

**Artículo 78. Sanciones a operadores de servicios conexos y complementarios.** Serán sancionados con multas desde ciento cincuenta (150) y hasta treinta mil (30.000) UVB, los operadores o prestadores de servicios conexos y complementarios cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Obstaculizar la inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte.

2. No llevar el registro y las estadísticas de los servicios de transporte que son despachados desde sus infraestructuras.

3. Dar prioridad o ventaja competitiva a algunos de sus usuarios a partir de la distribución o asignación de los servicios en sus infraestructuras, la disposición de los accesos de los usuarios, la distribución de los espacios de publicidad y las estrategias de comercialización de los servicios de transporte en las que participe. So pena de la sanción de que trata el presente numeral, cuando las condiciones de la infraestructura, por sí misma, de lugar a una ventaja natural al asignar los espacios, éstos deberán distribuirse mediante procedimientos que garanticen su asignación aleatoria y deberá realizarse rotaciones, como mínimo, semestrales, de manera que se asegure un aprovechamiento equitativo de estas ventajas naturales, sin perjuicio de la introducción de criterios económicos en los procesos de asignación.

4. No desplegar acciones para el control del pregoneo o actos similares que limiten la libertad del usuario para elegir la empresa transportadora de su preferencia o que afecten o alteren la calidad del servicio.

5. No desplegar acciones para controlar en sus instalaciones la promoción y la oferta al usuario de servicios informales o ilegales de transporte.

6. Obstaculizar, dificultar o negar sus servicios a empresas debidamente habilitadas y autorizadas para la prestación de servicios cuya ejecución requiere de los servicios conexos. Las diferencias que puedan suscitarse sobre los alcances de las autorizaciones deberán elevarse para su resolución por parte de la autoridad de transporte competente que las expidió; hasta tanto ésta resuelva la diferencia, se deberá garantizar la continuidad de la prestación de los servicios conexos y complementarios a los operadores de transporte.

Para el efecto, so pena de sanción en los términos del presente artículo, en el caso de los terminales de transporte, el operador de los servicios conexos no podrá negar u obstaculizar ningún despacho ni la prestación de servicios de empresas debidamente habilitadas y autorizadas en cualquier horario que lo pretendan, siempre que la empresa se encuentre habilitada, el vehículo se encuentre matriculado en el servicio público y porte los distintivos de la empresa.

Cualquier irregularidad de la operación relativa a los términos de autorización que considere se configura y que supone que permitirán calificar el servicio como servicio no autorizado o informal, deberá reportarla a la autoridad de inspección, vigilancia y control, quien abocará el conocimiento como autoridad competente.

7. Negar el servicio a las empresas autorizadas o condicionar su prestación como forma de obtener el recaudo de sumas de dinero adeudas a cualquier título y por cualquier concepto.

8. Para el caso de las terminales de transporte terrestre de pasajeros, cobrar sumas de dinero adicionales a la tasa de uso, por la utilización de la zona operativa de la terminal o las rampas de ascenso o descenso de pasajeros.

9. No garantizar la disponibilidad o acceso mediante contraprestación a taquillas para la comercialización de los servicios de los operadores autorizados cuyos servicios requieren de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan; así como condicionar su arrendamiento al pago de sumas de dinero adeudadas por otros conceptos diferentes del arrendamiento de taquillas o áreas administrativas.

10. No garantizar la disponibilidad o acceso mediante contraprestación a espacios para el desarrollo de los programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría.

11. Participar, como administrador de la infraestructura o como operador de servicios conexos y/o complementarios, en la promoción y contratación de los servicios que proveen los operadores autorizados a través de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan, en condiciones que de cualquier manera y por cualquier circunstancia impliquen la configuración de una ventaja competitiva de unos sobre otros o la distribución de la demanda por parte del administrador de la infraestructura u operador de servicios conexos y/o complementarios entre sus diferentes usuarios.

12. No disponer del personal suficiente para prestar los servicios durante todos los días y la totalidad de la jornada en que han sido autorizados a operar los operadores autorizados de los servicios que requieren de la infraestructura o de los servicios conexos o complementarios que éstas proporcionan.

13. No disponer del personal suficiente para desplegar en sus instalaciones las acciones de vigilancia privada y procurar las condiciones adecuadas de seguridad orientadas a la prevención y disuasión de conductas; sin que en ellas se exija de aquellas que involucren en modo alguno el ejercicio de actividades de conservación del orden público, pues la vigilancia deberá ser no intrusiva y, por lo tanto, su objetivo no podrá implicar la defensa de la comunidad, ni restablecer el orden público, ni generar las condiciones para el ejercicio pleno de los derechos y libertades -tareas de competencia exclusiva a la fuerza pública-, sino el de la protección de bienes o de personas que específicamente interactúan en las infraestructuras de los servicios conexos.

14. No disponer de equipos e infraestructura suficientes para desplegar en sus instalaciones la prestación de los servicios que ofrece, ni procurar las condiciones de calidad y seguridad adecuadas.

15. Cobrar tarifas diferentes a las pactadas en los casos de libertad tarifaria, a las autorizadas cuando la tarifa es regulada o no observar los procedimientos

para la fijación de las tarifas cuando estos se encuentren establecidos por la reglamentación. La violación del régimen tarifario igualmente se configura cuando se exigen pagos adicionales a los usuarios por conceptos accesorios para evadir la reglamentación del techo tarifario o tarifa máxima autorizada y cuando el servicio se acompaña de otros servicios complementarios u ofrecimientos comerciales para evadir los límites reglamentarios del piso tarifario vigente, sea que estas conductas se realicen directamente, por interpuesta persona o por aliados comerciales.

16. No mantener las infraestructuras y demás elementos en condiciones adecuadas para la prestación de los servicios.

17. Operar infraestructuras que no reúnan las condiciones de diseño, equipamiento, características técnicas y de accesibilidad que exijan los reglamentos. Además, su autorización será suspendida hasta tanto se subsanen las inconsistencias, salvo que se encuentre necesario mantener la infraestructura en operación, debido a la afectación al servicio que la suspensión implique y dada la naturaleza de las inconsistencias.

18. No garantizar la interoperabilidad de la tecnología que adopte para la mejor prestación de sus servicios.

19. No controlar el uso de las zonas comunes al interior de la infraestructura o no ofrecerlas en condiciones adecuadas.

20. No adoptar oportunamente los manuales operativos y la reglamentación para el uso de sus servicios e instalaciones.

21. No adoptar los manuales operativos y la reglamentación para el uso de sus servicios e instalaciones dentro de los tres (3) meses siguientes a la sanción por no adoptar oportunamente o a la sanción por no hacerlo dentro de los tres (3) meses señalados.

22. No adoptar medidas oportunas o no proponer a la autoridad de tránsito medidas pertinentes para el manejo del tráfico de ingreso y salida de sus infraestructuras, cuando su volumen lo haga necesario o así lo haya solicitado la autoridad de tránsito o transporte.

23. No trasladar oportunamente a la asociación responsable los recursos de los programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría u obstaculizar de cualquier manera el desarrollo de estos programas por parte de la asociación autorizada o designada para el efecto.

24. No adoptar programas de promoción de la seguridad en la operación del transporte en los términos exigidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

25. No adoptar el plan estratégico de seguridad vial en los casos en que el mismo le sea exigible.

26. No expedir ni entregar oportunamente el documento que acredita el pago de los dineros que

por cualquier servicio directa o indirectamente recaude.

27. Realizar cobros incumpliendo los parámetros y términos dispuestos en la regulación tarifaria por la autoridad competente.

Para la graduación de la sanción se acudirá a los criterios establecidos en el artículo 70 de la presente ley.

**Parágrafo 1º.** Sin perjuicio de la sanción que corresponde a la empresa terminal de transporte de conformidad con lo aquí dispuesto, la sanción de que trata el presente artículo se impondrá por su parte a la persona jurídica que surge del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de un edificio o conjunto comercial o mixto en las que operan los servicios conexos, cuando a ella sea atribuible cualquiera conducta de acción u omisión que contribuya directamente a la configuración de las infracciones de que tratan los numerales 1, 9 a 11, 14, 16 y 19 del presente artículo.

**Parágrafo 2º.** Corresponderá a la Policía Nacional, como fuerza pública, desplegar en las infraestructuras de transporte de servicios públicos esenciales y lugares aledaños las actividades de policía que en su misión preventiva resulten necesarias para garantizar el orden público, la convivencia pacífica y el respeto de los derechos y libertades de las personas, incluidas y sin limitarse a ellas, las asociadas a la seguridad ciudadana, el control de la prestación de servicios o actividades ilegales e informales y cualquier otra conducta con la potencialidad de afectar la convivencia ciudadana, de conformidad con lo dispuesto por las autoridades en ejercicio del poder de policía.

La Policía Nacional podrá, si lo encuentra pertinente y necesario, apoyar los procesos de vigilancia y seguridad a que hace referencia el numeral 13 del presente artículo.

**Parágrafo 3º.** La autoridad de transporte competente para otorgar la autorización para el desarrollo de las actividades económicas cuya ejecución requiere material o reglamentariamente de los servicios conexos o complementarios al transporte, podrá autorizar a los operadores de estos servicios conexos o complementarios para negar sus servicios y para que impidan en sus instalaciones la operación de los sujetos autorizados cuando en su actividad desborden los términos de la autorización concedida; podrá la autoridad de transporte igualmente impartir instrucciones indicando los alcances específicos de las actividades que le han sido autorizadas. Lo anterior para efecto de lo dispuesto en el numeral 6 del presente artículo.

**Artículo 79. Intervención operativa.** La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las facultades de control, podrá intervenir operativamente las terminales de transporte terrestre cuando reincidan en dos (2) oportunidades dentro de un (1) año calendario en las faltas de que trata el artículo anterior y comprometan con ello la calidad, la continuidad y/o el acceso al servicio o incumplan

con la neutralidad comercial que les corresponde observar en la contratación de los servicios de transporte que se ofrecen en sus instalaciones.

La intervención se dará en dos (2) etapas: en la primera, se inspeccionará internamente por la Superintendencia a la terminal de transporte y se formularán las causas de los incumplimientos; en la segunda etapa, se adoptará las decisiones necesarias para superarlos y evitar que se continúe incurriendo en ellos.

La decisión así adoptada será susceptible de los recursos de reposición y apelación en el efecto devolutivo. Las medidas que podrán ser dictadas para superar las prácticas o circunstancias que causan los reiterados incumplimientos son las siguientes:

1. Impartir instrucciones que serán de obligatorio cumplimiento, so pena de la imposición de una multa de tres mil (1.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se acate integralmente por la terminal de transporte.

2. Formular autónomamente un plan de mejoramiento que será de obligatorio cumplimiento para la terminal de transporte, so pena de la imposición de una multa de tres mil (3.000) UVB por mes o fracción de mes hasta que se inicie la ejecución del respectivo plan de mejoramiento o se superen los retrasos en su ejecución de conformidad con el cronograma dispuesto en el mismo.

La intervención finalizará una vez superada la causa que le dio lugar.

**Artículo 80. Sanciones a los administradores de programas de pruebas de alcoholimetría.** Quienes administren, directa o indirectamente, programas de seguridad dirigidos a efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría, serán sancionados con multas desde sesenta (60) y hasta seis mil (2.000) UVB, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. No contar con el personal idóneo para efectuar los exámenes y realizar las pruebas.

2. No contar con alcoholímetros etilómetros o alcohosensores evidenciales que cumplan el Reglamento Técnico Metrológico expedido por Superintendencia de Industria Comercio.

3. Suspender el servicio injustificadamente o prestarlo en menor proporción o deficientemente por falta de disponibilidad de insumos o recursos humanos y técnicos.

4. Alterar los resultados de los exámenes y las pruebas.

5. No destinar los recursos que exige el reglamento para el desarrollo de programas de seguridad en la infraestructura en la que se realiza el recaudo, complementarios a los exámenes médicos generales de aptitud física y las pruebas de alcoholimetría o darle una destinación diferente a la que corresponde de conformidad con la reglamentación.

6. No observar en la formulación, adopción y operación de los programas de seguridad complementarios las políticas, estrategias y lineamientos adoptados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

7. No comunicar a las empresas de transporte los resultados de las pruebas de sus conductores cuando superen los niveles de alcohol permitidos o cuando encuentren en el examen que no poseen la aptitud física requerida para conducir.

8. No comunicar a la autoridad de transporte competente los resultados de las pruebas que superen los niveles de alcohol permitidos o cuando encuentren en el examen que no poseen la aptitud física requerida para conducir.

9. No realizar el examen médico general de aptitud física o no practicar la prueba de alcoholimetría al porcentaje de conductores exigidos por la reglamentación.

Para la graduación de la sanción se tendrá en cuenta la gravedad de la falta, la reincidencia en la comisión de la infracción, el grado de diligencia o negligencia con la que haya actuado el infractor en la comisión de la conducta y el beneficio obtenido por el infractor, directa o indirectamente, así como el obtenido en favor de un tercero.

**Artículo 81. Sanciones a instructores prácticos de Centros de Enseñanza.** Los instructores de los Centros de Enseñanza Automovilística de formación de conductores o de formación de instructores en conducción serán sancionados con multa de treinta (30) UVB y suspensión de treinta (30) días de su licencia como instructores cuando incurran en una cualquiera de las siguientes conductas:

1. Impartir formación práctica o transportar alumnos en vehículos sin tarjeta de servicio o con la tarjeta vencida.

2. Impartir formación práctica o transportar alumnos en vehículos sin los distintivos y/o sin las adaptaciones necesarias para su destinación a la enseñanza de la conducción.

3. Impartir formación práctica en vía públicas a alumnos que carezcan de las destrezas básicas para evitar comprometer la seguridad del tránsito y las adecuadas condiciones de movilidad a su alrededor.

La licencia de los instructores será cancelada cuando la persona reincida en una (1) infracción de los numerales anteriores dentro del mismo año calendario respectivo o cuando imparta formación práctica con la licencia de instructor suspendida. Cancelada la licencia, solo podrá solicitarla nuevamente transcurridos dos (2) años contados desde que la cancelación se hizo efectiva.

**Parágrafo.** Será sancionado con sesenta (60) UVB y no podrá solicitar dentro de los doce (12) meses siguientes la licencia, la persona que sin poseer licencia de instructor imparta instrucción práctica de conducción o de formación de instructores en conducción.

**Artículo 82. Sanciones a operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas y no concesionadas, astilleros y talleres fluviales.** Sin perjuicio de las medidas que de conformidad con el Código de Policía correspondan, serán sancionadas con multa de sesenta (60) UVB por cada mes o fracción de mes los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales que operen sin la correspondiente habilitación, permiso, autorización o registro, cuando la misma se encuentre exigida reglamentariamente para el ejercicio de la actividad.

Serán sancionados con multa de noventa (90) UVB por cada inconformidad y por cada evento, a los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales que no observen las condiciones técnicas, manuales y procedimientos que a su actividad se exigen para garantizar la idoneidad, la calidad y la seguridad del servicio.

La multa de que trata el inciso anterior se impondrá por cada mes o fracción de mes que transcurra sin que el sujeto subsane la irregularidad que le ha dado lugar a su imposición inicial.

**Parágrafo.** La Superintendencia de Transporte podrá ordenar la suspensión de la actividad de los operadores portuarios, operadores de servicios conexos y complementarios en infraestructuras acuáticas concesionadas no concesionadas, los astilleros y los talleres fluviales cuando las condiciones de su operación afecten la adecuada prestación del servicio público o amenacen de manera evidente la seguridad de los usuarios y comprometa de manera inminente su integridad.

Si la irregularidad que dio lugar a la suspensión no es subsanada en el tiempo no inferior a tres (3) meses que para el efecto se conceda, la habilitación, permiso o autorización será cancelada y no podrá solicitarse nuevamente dentro de los seis (6) meses siguientes a la firmeza del acto de cancelación.

**Artículo 83. Sanciones a operadores homologados del SICOV.** Los operadores homologados SICOV serán sancionados con multa desde uno (1) y hasta sesenta (60) días de ingresos brutos, calculados con base en sus ingresos del mes anterior a aquel en el cual se impone la sanción, cuando el desarrollo de su operación arriesgue la calidad y confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les prestan servicio.

Se entenderán comprometidos o arriesgada la confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les presta servicio cuando se advierta que el operador homologado del SICOV no cumple los requisitos técnicos y

operativos establecidos en la reglamentación y en sus anexos técnicos.

**Parágrafo 1º.** El operador homologado del SICOV deberá someterse periódicamente a auditoría de los requerimientos técnicos enfocados en seguridad Informática, en los tiempos para el efecto definidos por la Superintendencia de Transporte.

En los casos en que el diagnóstico de la auditoría evidencie la vulnerabilidad en los componentes de seguridad de la información, el homologado SICOV suspenderá el servicio e informará a la Superintendencia de Transporte, quien dentro de los cinco (5) días calendario siguientes evaluará la necesidad de mantener la suspensión. En todo caso, una vez restablecida la seguridad informática del sistema, se ordenará el levantamiento de la suspensión.

**Parágrafo 2º.** La graduación de la sanción se realizará con base en el nivel de riesgo que representó la infracción, sus consecuencias y la efectiva o no afectación de la calidad y confiabilidad de los datos o la veracidad o autenticidad de los certificados expedidos por los organismos de apoyo a los que les prestan servicio.

**Artículo 84. Suspensión y cancelación de homologación de operadores del SICOV.** La homologación o autorización de los operadores del SICOV será suspendida cuando se advierta que no subsisten los requisitos que dieron lugar a su autorización, establecidos en la reglamentación y en sus anexos, o en aquellas disposiciones que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

La Superintendencia de Transporte ordenará la suspensión de la homologación o autorización de los operadores del SICOV por el término de seis (6) meses cuando advierta que, estando obligados a suspender los servicios en atención a los resultados de la auditoría de que trata el artículo anterior, los servicios no fueron suspendidos.

La Superintendencia de Transporte cancelará la homologación o autorización de los operadores del SICOV cuando en un período de tres (3) años calendarios reincida en la causal de suspensión de que trata el inciso anterior. Una vez cancelada la homologación o autorización, sólo se podrá solicitar nuevamente pasados dos (2) años desde la materialización de la cancelación.

**Artículo 85. Sanciones a los prestadores de servicios turísticos.** El servicio privado o público de transporte de turistas sólo podrá ser prestado por personas naturales o jurídicas debidamente habilitadas para la prestación de servicios de transporte.

El prestador de servicios turísticos interesado en ofrecer o prestar el servicio de transporte a sus usuarios, sea en vehículos propios o de terceros, deberá solicitar y obtener habilitación como empresa de transporte o, en su defecto, celebrar contrato de transporte con empresas legalmente habilitadas.

En los casos en que el prestador de servicios turísticos preste el servicio de transporte en contravención de lo dispuesto en el presente artículo, procederán contra él las sanciones que se disponen en la presente ley para la prestación de servicios de transporte no autorizados. Cuando su conducta se limite a ofrecer el servicio a través de terceros no autorizados, será sancionado con una multa de trescientos (300) UVB por evento. En uno u otro caso, procederá la inmovilización del vehículo en los términos definidos en la presente ley para la prestación de servicios no autorizados.

**Artículo 86. Sanciones a propietarios y a propiedades horizontales.** Los propietarios de inmuebles y las personas jurídicas que surgen del sometimiento al régimen de propiedad horizontal de un edificio o conjunto comercial, residencial o mixto, que directa o indirectamente permitan, promuevan, ofrezcan, consientan la oferta, estacionamiento o prestación de servicios de transporte informales o ilegales en los bienes de su propiedad o que administran, serán sancionados con multa desde treinta (30) y hasta sesenta mil (60.000) UVB. La multa se graduará teniendo en cuenta la dimensión de la oferta de servicio informal o ilegal que opera en sus bienes o en los bienes que administra, el grado de participación del sujeto investigado en su configuración, las medidas que a su disposición se encontraban para contrarrestar la práctica y que ha dejado de implementar y la reincidencia en la conducta.

**Artículo 87. Sanciones por modo a los operadores de transporte multimodal.** A los operadores de transporte multimodal les será aplicable el régimen legal y reglamentario que regula los aspectos operacionales de cada modo de transporte, así como las sanciones que corresponden por su incumplimiento, exclusivamente en aquellos aspectos operativos del modo respectivo que no se encuentren expresamente regulados en el régimen del transporte multimodal y siempre que las disposiciones a aplicar no sean incompatibles con este último. Para estos fines, el régimen del modo inicia con la operación de cargue y finaliza con la operación de descargue o con las actividades de ascenso y las de descenso respectivamente, según corresponda.

Cuando el transbordo ocurre directo sin un proceso descargue, la transición de un modo a otro ocurre con la finalización del cargue en el modo de transporte subsiguiente.

**Artículo 88. Sanciones a los operadores de transporte multimodal.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el Capítulo I del Título 2 y en el Título 3 de la presente ley, de lo indicado en el artículo anterior y de lo señalado por otros regímenes jurídicos que le son aplicables, los operadores de transporte multimodal serán sancionados con una multa de trescientos (300) UVB por evento, cuando incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar como operador la prestación de servicios de transporte unimodal sin contar con la habilitación, permiso o autorización en la modalidad respectiva.

2. Ofrecer, contratar o ejecutar el transporte multimodal como transportador contractual o transportador de hecho sin contar con la habilitación, permiso, autorización o registro exigido legal y reglamentariamente.

3. Incumplir las condiciones técnicas y operacionales exigidas reglamentariamente al transporte multimodal.

4. Realizar operaciones de transporte multimodal sin expedir u obtener los documentos de transporte correspondientes y la documentación complementaria exigida reglamentariamente.

5. No reportar al Ministerio de Transporte en cada trimestre la información estadística sobre sus operaciones de transporte multimodal, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto.

La sanción por las conductas indicadas en los numerales anteriores podrá ser incrementada hasta en un cincuenta por ciento (50%) en consideración de los efectos de la infracción, del nivel de negligencia observado en el despliegue de la conducta que configura la infracción y en la deficiencia de las medidas adoptadas con posterioridad para subsanar la infracción o mitigar sus potenciales efectos. Lo operadores de transporte multimodal serán así mismo sancionados con una multa desde sesenta (60) UVB y hasta seis mil (6.000) UVB por la afectación al servicio a que su conducta de lugar. Para estos efectos, se tendrán como alteraciones al servicio las siguientes:

a) Comprometer los niveles de seguridad de la operación como consecuencia del incumplimiento total o parcial de los reglamentos de seguridad o mediante el despliegue de conductas negligentes que representen un peligro para los demás.

b) Dar lugar con su conducta a retrasos injustificados en la operación desarrollada en las infraestructuras de servicios conexos y complementarios.

**Artículo 89. Suspensión y cancelación de habilitaciones, autorizaciones, permisos y registros de operadores de transporte multimodal.** La habilitación, autorización, permiso o registro de los operadores de transporte multimodal será suspendida por un periodo de seis (6) meses, cuando en un mismo año calendario incurra tres (3) veces en una misma conducta entre las descritas en el artículo anterior.

La cancelación de la habilitación, autorización, permiso o registro de los operadores de transporte multimodal procederá cuando se compruebe que los requisitos exigidos para su otorgamiento no se conservan o no corresponden a la realidad, una vez vencido un periodo de treinta (30) días que deberá concederse para su subsanación. En todo

caso, durante el periodo concedido la habilitación, autorización, permiso o registro será suspendido.

La cancelación procederá igualmente cuando dentro de un periodo de dos años calendario se configuren hechos que den lugar a suspender en dos oportunidades la habilitación, autorización, permiso o registro.

**Parágrafo 1º.** Cualquiera sea la causa que dé lugar a la cancelación, una nueva habilitación, autorización, permiso o registro no podrá ser solicitado por el operador de transporte multimodal u otorgado por la autoridad de transporte competente, sino hasta pasados cinco (5) años desde la materialización de la cancelación.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad del Registro de Operadores de Transporte Multimodal, de manera que se posibilite el traslado a la Superintendencia de Transporte de la información en ellos contenida y que resulte necesaria para el cumplimiento de las funciones de inspección, control y vigilancia que a ella corresponden. Lo anterior sin perjuicio de la facultad para la creación de registros de los sujetos objeto de supervisión, que para el mejor cumplimiento de sus funciones corresponde a dicha Superintendencia.

## TÍTULO V

### PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS DEL SECTOR TRANSPORTE

**Artículo 90. Competencia en materia de protección de usuarios del transporte.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 de la presente ley, la Superintendencia de Transporte tendrá la función de protección de los usuarios del transporte en todos sus modos y modalidades; para el efecto, deberá impartir instrucciones y ordenar los correctivos que estime necesarios para modificar las prácticas comerciales, administrativas y, en general, empresariales, que tengan por objeto o como consecuencia la afectación de los derechos de los usuarios, previo agotamiento del debido proceso, salvo las que para el buen funcionamiento de los mercados, en materia de vigilancia y protección de la libre competencia económica y en metrología legal corresponden a la Superintendencia de Industria y Comercio.

No obstante lo anterior, no forman parte de sus atribuciones aquellas relacionadas con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil; cuya competencia permanecerá en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

**Artículo 91. Sistema de Atención.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros que operen en Colombia deberán contar con un sistema de atención que garantice la recepción y registro de las peticiones, quejas y reclamos que las personas le formulen, sea cual fuere el medio o canal que el peticionario, quejoso o reclamante elija, sin perjuicio de su reconducción interna para el debido tratamiento y atención de conformidad con el sistema de gestión y la estructura organizacional adoptada.

El sistema de atención deberá como mínimo observar las siguientes reglas:

1. En ninguna circunstancia podrá exigirse al peticionario, quejoso o reclamante para la recepción de la petición, queja o reclamo que pretendan presentar que se remita a un medio de atención diferente al que él libremente ha elegido para tener contacto con la empresa.

2. El acceso a los canales de atención deberá ser gratuito.

3. La presentación de las peticiones, quejas y reclamos podrá ser verbal o escrita.

4. En caso de que la empresa requiera la verificación de la identidad del usuario, la misma deberá adelantarse a través de mecanismos que garanticen el adecuado manejo de la información y aseguren que la misma no tendrá ningún uso distinto a la atención de la petición, queja o reclamo.

5. Desde el mismo momento en que se formule, se deberá guardar registro de la petición, queja o reclamo. En ningún caso podrá exigirse al peticionario, quejoso o reclamante, que formule nuevamente su petición, queja o reclamo ante ninguna instancia al interior de la empresa.

6. La respuesta formulada mediante cualquier canal de atención obliga y vincula a la empresa irrevocablemente.

7. La empresa deberá establecer mecanismos sistematizados que le permitan al usuario hacer seguimiento de su petición, queja o reclamo a partir del día siguiente de su radicación. La información deberá ser actualizada como mínimo cada semana calendario, excepto en lo que corresponde a la respuesta, que deberá comunicarse el día que se produce la misma.

8. El usuario tendrá derecho a acceder a las grabaciones y registros de sus peticiones, quejas y reclamos y de las conversaciones verbales o escritas adelantadas en los canales de atención.

9. En todos los casos el usuario deberá ser tratado con consideración y respeto, a través de canales de atención eficientes, siempre en tiempos razonables y que resulten proporcionales con el tamaño de la operación y la demanda de los canales de atención.

**Parágrafo 1º.** Las empresas de servicio público de transporte de pasajeros deberán como mínimo garantizar la permanente operación de los siguientes canales de atención para la radicación de peticiones, quejas y reclamos:

1. Atención presencial, como mínimo, en los módulos de la infraestructura donde opere.

2. Atención telefónica, a través de la línea telefónica gratuita que disponga la empresa.

3. Página web disponiendo de un formulario previsto para el efecto.

**Parágrafo 2º.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la autoridad de transporte competente para el modo terrestre y la

respectiva modalidad, regularán en los servicios de su conocimiento lo relacionado con el nivel de servicio de los canales de atención y los demás aspectos que garanticen que las respuestas sean resueltas de manera oportuna, expedita y sustentada, así como la efectividad y eficiencia de los canales de atención. Para los demás modos de transporte, el Ministerio de Transporte reglamentará lo correspondiente.

**Artículo 92. Peticiones, quejas y reclamos de usuarios.** Frente a cualquier evento de incumplimiento o inconformidad del usuario de transporte con relación a los servicios o sus derechos, éste podrá acudir ante la empresa de transporte, agencias de viajes o intermediario mediante la presentación de una petición, queja o reclamo a través de los canales de atención de que trata el artículo anterior, sin que le sea exigible ninguna otra condición que su nombre, identificación y el relato que describa los hechos que dan lugar a su petición, queja o reclamo, así como el sentido y las pretensiones que se formulan y los medios o canales por los que puede ser contactado.

**Artículo 93. Recursos.** Contra las decisiones de las empresas de transporte de pasajeros, en cualquier modo o modalidad, que resuelvan peticiones, quejas o reclamos en asuntos relativos al incumplimiento de regímenes tarifarios, el ejercicio del derecho de retracto, el desistimiento, el derecho de reembolso, los cambios de itinerario y los reclamos por el equipaje que acompaña en su viaje al pasajero, procede el recurso de reposición ante la misma empresa y, en subsidio, el de apelación que corresponderá conocer y resolver a la Superintendencia de Transporte.

El recurso de reposición deberá interponerse dentro de los diez (10) días siguientes a la notificación de la decisión y su interposición es condición de procedibilidad del recurso de apelación, el cual deberá interponerse y sustentarse dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la decisión que resuelve el recurso de reposición o siguientes al vencimiento del término para resolverlo, según corresponda.

Estos recursos no requieren presentación personal ni intervención de abogado aunque se emplee un mandatario. Las empresas deberán disponer de formularios para facilitar la presentación de los recursos a usuarios que deseen emplearlos. La apelación se presentará directamente ante la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 1º.** Sin perjuicio de las acciones, administrativas o jurisdiccionales, las demás decisiones de las empresas no serán susceptibles de recursos a instancia administrativa.

**Parágrafo 2º.** En el curso de las peticiones y de los recursos que proceden contra las decisiones en su trámite adoptadas, serán aplicables a la empresa de transporte y a la Superintendencia de Transporte los postulados de los principios procesales *iura novit curia* y el principio *pro actione*.

**Artículo 94. Régimen tarifario en circunstancias extraordinaria.** En circunstancias de fuerza mayor

o caso fortuito y/o en situaciones de emergencia, que modifiquen sustancialmente y de manera atípica y transitoria la demanda de servicios en el sector transporte, en ninguno de los modos o de las modalidades de transporte los incrementos de la tarifa al usuario podrán superar un treinta por ciento (30%) respecto del valor promedio cobrado por los mismos servicios en el último semestre.

Los prestadores de servicios que incumplan lo dispuesto en el inciso anterior serán sancionados con multa equivalente al cincuenta por ciento (50%) del valor total recaudado en exceso, si no logra acreditar que la totalidad del incremento responde al incremento de los costos de su operación, derivado directamente de las mismas circunstancias o situaciones de emergencia.

Para los fines del presente artículo, se tendrá como valor recaudado en exceso, todo aquel percibido del usuario y que sumado supere la tarifa que correspondería de conformidad con el promedio semestral incrementada en un treinta por ciento (30%). Una vez impuesta la sanción, el prestador del servicio estará en la obligación de reintegrar a los usuarios dentro de los treinta (30) días siguientes la totalidad del dinero cobrado a cada uno de ellos en exceso.

**Parágrafo.** Para la aplicación del presente artículo, a partir de la expedición de la presente ley, las empresas deberán conservar y reportar trimestralmente a la Superintendencia de Transporte el promedio del valor de las tarifas por rutas o servicios en el periodo reportado y conservar la información que le sirvió de base para la estimación, así como los soportes o evidencias que den cuenta de ellas, para los fines de inspección que corresponden a dicha entidad.

**Artículo 95. Sanciones a las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios por violación a los derechos de los usuarios.** Sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios en la contratación y ejecución de los servicios de transporte de pasajeros, serán sancionados con multa entre treinta (30) y ciento cincuenta (150) UVB cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No garantizar el acceso del usuario al registro de la conversación verbal o escrita sostenida en los canales de atención o no se expida copia de estos a su solicitud.
2. Requerir al usuario en dos oportunidades el relato de su petición, queja o reclamo en los canales de atención o en el curso de la actuación.
3. Dar una respuesta al usuario que no corresponda con la petición que éste ha elevada o no responda a los argumentos que él mismo ha presentado.
4. No responder dentro de los diez (10) días calendario siguientes a su formulación, las peticiones, quejas o reclamos.

5. No informar a los usuarios sobre los canales de comunicación para la atención de peticiones, quejas o reclamos o de notificaciones judiciales.

6. En todos los casos en que la decisión del recurso de apelación que corresponde conocer a la Superintendencia de Transporte sea favorable al usuario.

**Parágrafo 1º.** Las empresas de transporte, agencias de viajes o intermediarios en la contratación y ejecución de los servicios de transporte de pasajeros serán sancionados con multa entre ciento cincuenta (150) y cuatrocientos cincuenta (450) UVB cuando incurran en las siguientes conductas:

a) No garantizar el acceso a los canales de atención al usuario o generar retrasos superiores a las 2 horas en los canales para la recepción de las peticiones, quejas o reclamos.

b) No resolver los recursos de reposición interpuestos contra sus decisiones dentro de los treinta (30) días siguientes a su interposición.

Serán así mismo sancionados con multa entre ciento cincuenta (150) y treinta mil (30.000) UVB cuando incurran en las siguientes conductas

1. No disponer, como mínimo, de la totalidad de los canales de atención exigidos el parágrafo 1º del artículo 92 de la presente ley.
2. No atender dentro del tiempo señalado las instrucciones o no adoptar los correctivos ordenados por la Superintendencia de Transporte. En este caso las multas serán sucesivas y se impondrán por cada mes o fracción de mes hasta que se verifique el efectivo e integral cumplimiento de la instrucción y/o adopción de los correctivos.
3. No realizar los reembolsos dentro de los treinta (30) días siguientes a su solicitud por parte del usuario, cuando la misma es procedente.
4. No ejecutar las acciones derivadas de la decisión en sede de apelación adoptada por la Superintendencia de Transporte.

**Parágrafo 2º.** Cuando se compruebe que los administradores, directores, representantes legales, representantes de sociedades extranjeras, revisores fiscales, socios, propietarios u otras personas naturales han autorizado o ejecutado conductas que tiene por objeto o como consecuencia el desconocimiento de los derechos de los usuarios, o que han dado lugar a las infracciones de que trata el presente artículo, serán sancionados con multa equivalente al treinta por ciento (30%) de la multa impuesta a la empresa.

**Parágrafo 3º.** Para la graduación de la sanción se atenderán los criterios señalados en el artículo 70 de la presente ley en lo que resulten pertinentes.

**Artículo 96. Índices de solvencia y liquidez en el transporte aéreo.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) reglamentará los indicadores de solvencia y de liquidez y señalará los índices que de éstos deberán ser exigidos como condición para el otorgamiento

y preservación de la vigencia de los permisos de operación o autorización para ofrecer servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros nacionales y los internacionales con origen o destino en el territorio colombiano.

Los índices deberán ser establecidos en diferentes escalas y en función de ellas, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) señalará el periodo de comercialización anticipada de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros que se entiende autorizada, en cortes mensuales, por fuera de los cuales no se podrá ofrecer la venta de tiquetes aéreos.

**Parágrafo 1º.** Las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros podrán solicitar autorización para la comercialización de tiquetes con una anticipación mayor a la que le sea señalada de acuerdo con su índice de solvencia y liquidez, garantizando mediante caución, carta de crédito o cualquier otro medio idóneo los reembolsos de la operación que se comercialice o acreditando, a través de acuerdos de código compartido y/o endosos, la capacidad efectiva para realizar la movilización de por lo menos el treinta por ciento (30%) de los tiquetes que se proyecta a comercializar con una anticipación mayor a la inicialmente autorizada.

**Parágrafo 2º.** Salvo lo dispuesto en el parágrafo anterior en relación con los acuerdos de código compartido y/o endosos, en ningún caso se podrá comercializar tiquetes para el transporte de pasajeros cuando la liquidez de las empresas de servicios aéreos, estimada de conformidad con lo dispuesto reglamentariamente por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), no resulte suficiente para garantizar la efectiva operación que permita el cumplimiento de los servicios contratados para los siguientes treinta (30) días calendario.

Los miembros de la junta directiva, los administradores, directores, representantes legales, socios y propietarios que participen directa o indirectamente de la formulación, decisión, adopción o materialización de la actuación que dé lugar al desconocimiento de lo dispuesto en el presente parágrafo, responderán directamente con su patrimonio por los reembolsos de los dineros pagados por los tiquetes comercializados en contravención de lo dispuesto en el presente parágrafo.

**Parágrafo 3º.** Las empresas de transporte aéreo de pasajeros que incumplan lo dispuesto en el presente artículo serán sancionadas por primera vez con amonestación y en todas las demás ocasiones con el ciento cincuenta por ciento (150%) del valor de los tiquetes vendidos en contravención de lo dispuesto en este artículo.

Los miembros de la junta directiva, los administradores, directores, representantes legales, socios y propietarios que participen directa o indirectamente de la formulación, decisión, adopción o materialización de conductas que den lugar a la

configuración de la infracción, como prohibición contenida en el parágrafo 2 del presente artículo, serán sancionados cada uno de ellos con multa equivalente al cero punto uno por ciento (0.1%) del valor de los tiquetes vendidos en contravención de las reglas aquí señaladas.

**Parágrafo 4º.** Las decisiones que de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo adopte la autoridad aeronáutica estarán sujetas a los recursos que, de conformidad con la legislación vigente, procedan contra los actos administrativos particulares de carácter definitivo.

**Parágrafo transitorio.** Lo dispuesto en el presente artículo será exigible a las empresas de servicios aéreos comerciales de transporte público regular actualmente en operación, dos (2) años después de la adopción de la reglamentación que en atención al mismo corresponde expedir a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC).

## TÍTULO VI

### ASPECTOS PROCEDIMENTALES

#### CAPÍTULO I

##### Disposiciones especiales

**Artículo 97. Informes.** Los informes de las autoridades por las infracciones previstas en esta ley deberán indicar, como mínimo, el presunto infractor, las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción y la identificación del servidor público que lo elabora; adicionalmente, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción.

Los informes elaborados por los miembros de los cuerpos de control operativo del transporte tendrán el carácter de indicio de la comisión de la infracción dentro del procedimiento administrativo sancionatorio. El Ministerio de Transporte reglamentará los formatos de informes para los cuerpos operativos de control en todo el país, cuya numeración única será controlada a través del Sistema RUNT. Los formatos para la elaboración de informes de las infracciones que se adviertan en ejercicio de las competencias de inspección, vigilancia y control por equipos diferentes a los cuerpos de control operativo o con base en la valoración conjunta del comportamiento operativo del sujeto vigilado serán adoptados por cada entidad de inspección, vigilancia y control.

**Parágrafo 1º.** Las ayudas técnicas, tecnológicas o informáticas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de transporte, infraestructura o sus servicios conexos o complementarios.

**Parágrafo 2º.** Confórmese un sistema o plataforma tecnológica que permita la consolidación del material probatorio que soporte la ocurrencia de una infracción a las normas de transporte y que será aportado a las autoridades respectivas y competentes para que se conforme un expediente y adelante

la investigación administrativa correspondiente. Dicho sistema deberá ser administrado por la Superintendencia de Transporte o por quien ésta determine mediante el proceso de selección respectivo; para la conformación y el funcionamiento del sistema se destinará el diez por ciento (10%) de las multas efectivamente recaudadas que hayan sido impuestas por las autoridades de inspección, vigilancia y control con ocasión de la comisión de infracciones al transporte.

**Artículo 98. Procedimiento administrativo sancionatorio.** El procedimiento sancionatorio que se regula en la presente ley es de naturaleza administrativa, en su desarrollo se aplicarán las disposiciones del Capítulo III del Título III de la Primera Parte de la Ley 1437 de 2011, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, sin perjuicio de la aplicación preferente de las disposiciones especiales en esta ley señaladas.

**Artículo 99. Caducidad de la acción sancionatoria administrativa.** La facultad para imponer sanciones atribuida mediante la presente ley caducará a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarse, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado.

El término anterior empezará a contarse, para las conductas de ejecución instantánea, desde el día de su realización; para las conductas de ejecución permanente o sucesiva, desde la realización del último acto, y en relación con las conductas omisivas, desde el día en que se configuró la omisión.

**Artículo 100. Prescripción de las sanciones.** La sanción decretada por acto administrativo prescribirá a los cinco (5) años contados a partir de la fecha de la ejecutoria.

**Artículo 101. Función de cobro coactivo.** La Superintendencia de Transporte y demás autoridades que ejercen la función de vigilancia, inspección y control estarán investidas de la facultad de cobro coactivo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas en ejercicio de su función, la cual será ejercida de conformidad con las disposiciones del Código General del Proceso.

**Artículo 102. Titularidad de las multas de transporte.** Las multas serán de propiedad exclusiva de las autoridades que las imponen.

**Artículo 103. Carácter de policía judicial.** Los servidores públicos de la Superintendencia de Transporte y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para las materias que regula esta ley.

## CAPÍTULO II

### Remisión normativa y el régimen transitorio

**Artículo 104. Remisión normativa.** En los aspectos no regulados en la presente ley se aplicarán las disposiciones del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo,

el Código General del Proceso, el Estatuto del Consumidor, el Código Nacional de Tránsito, el Código de Procedimiento Penal y el Estatuto Tributario.

**Artículo 105. Régimen transitorio.** Las infracciones cometidas en vigencia de las normas que derogue la presente ley se seguirán investigando y sancionando con base en dichas disposiciones, sin perjuicio de la aplicación del principio de favorabilidad, especialmente en la dosificación de las sanciones.

Sin perjuicio de lo anterior, dentro de los (2) dos meses siguientes a la expedición de la presente ley, los sujetos que al momento de su entrada en vigencia se encuentren vinculados formalmente en investigaciones administrativas, podrán acogerse al descuento de que trata el artículo 28 de esta norma.

**Parágrafo.** Todo lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las figuras jurídicas administrativas de la caducidad y la prescripción

## TÍTULO VII

### OTRAS DISPOSICIONES, VIGENCIA Y DEROGATORIAS

**Artículo 106. Multas contractuales.** El régimen sancionatorio dispuesto en la presente ley se aplicará de manera preferente y sin perjuicio de lo dispuesto en los contratos de concesión u operación, salvo en los aspectos en los que la presente ley disponga expresamente otra cosa.

Cuando las infracciones que en la presente ley se sancionan administrativamente con multa sean simultáneamente conductas que den lugar a multas contractuales, de esta última deberán descontarse al contratista las sumas que por concepto de multa administrativa le corresponde cancelar a la autoridad de inspección, vigilancia y control.

**Artículo 107. Registro de infracciones y reincidencias.** Las autoridades de inspección, vigilancia y control deberán conservar en sus registros de infracciones y presentar debidamente separada la información de infracciones de los sujetos objeto de supervisión, en atención a cada una de la modalidad de transporte, servicios o actividades que le han sido autorizadas. Así mismo, las reincidencias de que trata la presente ley sólo serán consideradas como tales cuando en la infracción se incurre al interior de una misma modalidad de transporte, servicio o actividad.

No se podrá realizar ninguna publicación o responder a peticiones de información en un sentido que contravenga lo indicado en el presente artículo, so pena de incurrir en falta disciplinaria grave.

**Artículo 108. Del régimen sancionatorio de otros modos de transporte.** Las disposiciones establecidas en el capítulo noveno del título primero de la Ley 336 de 1996 se continuarán aplicando para los modos aéreo, marítimo, fluvial y férreo.

**Artículo 109. Lista de personas naturales.** Para todos los efectos a que haya lugar y en aras de la especialidad, la Superintendencia de Transporte

creará una lista independiente y establecerá los criterios y requisitos para participar en la convocatoria abierta que permitirá conformar y renovar periódicamente la lista de personas naturales que sea utilizada por la Superintendencia de Transporte a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 85 de la Ley 222 de 1995, modificado por el artículo 43 de la Ley 1429 de 2010 y a lo dispuesto en la presente ley, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

**Artículo 110. Títulos de depósito judicial no reclamados.** Los títulos de depósito judicial derivados de las actuaciones de cobro coactivo adelantadas por la Superintendencia de Transporte y que no hayan sido reclamados por su beneficiario dentro de los dos (2) años siguientes a la fecha de terminación definitiva de dicha actuación, prescribirán de pleno derecho a favor de la Superintendencia de Transporte, con destino al Fortalecimiento del apoyo de educación superior para los funcionarios de carrera administrativa de la Entidad y el fortalecimiento del proceso de cobro coactivo. Dicho término se contará a partir del día siguiente al de la notificación del acto que ordena la devolución del saldo a favor.

**Parágrafo transitorio.** El término de prescripción de los títulos de depósito judicial de que trata el presente artículo, derivados de actuación de cobro coactivo terminadas definitivamente antes de la publicación de la presente, se contará a partir de su entrada en vigencia.

**Artículo 111. Cancelación de habilitaciones de las empresas de transporte fluvial.** Se adiciona un parágrafo al artículo 81 de la Ley 1242 de 2012, así:

*“Parágrafo. Las habilitaciones, licencias o autorizaciones de las empresas de transporte fluvial, además de lo dispuesto, en armonía con el artículo 48 de la Ley 336 de 1996, en el artículo 83 de la presente ley, serán canceladas por la interrupción del ejercicio de la actividad económica de transporte fluvial de la empresa cuando esta se prolongue por un periodo de dos años, cualquiera sea su causa, o cuando la empresa, carezca de permisos de operación vigente durante idéntico periodo.*

*Las cancelaciones de las habilitaciones, licencias o autorizaciones procederán de oficio, no tendrán carácter sancionatorio, sino el de la declaración de una pérdida de vigencia, de manera que el interesado podrá en cualquier tiempo solicitar y obtener nuevamente las habilitaciones, licencias o autorizaciones que por estas causas le hubieren sido canceladas”.*

**Artículo 112. Habilitación y permisos de operación a empresas de transporte internacional y transfronterizo.**

Modifíquese el artículo 54 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:

*“Artículo 54. El servicio público de transporte fronterizo e internacional se regirá por las leyes especiales, los tratados y convenios celebrados por el país que, de acuerdo con las disposiciones*

*correspondientes, hayan sido incorporados al ordenamiento jurídico, sin perjuicio de las facultades del Gobierno nacional para disponer reglamentariamente, como obligación de las empresas nacionales, la necesidad de solicitar y obtener habilitación y permiso de operación ante la autoridad competente del territorio colombiano en la respectiva modalidad”.*

**Artículo 113. Sanciones a los sujetos de vigilancia y control de la DIMAR.** Modifíquense los literales c) y d) del artículo 80 del Decreto Ley 2324 de 1984, así:

*“Artículo 80. Sanciones e infracciones. Las sanciones a que hubiere lugar por la violación o infracción a cualquiera de las normas citadas pueden consistir en las medidas siguientes:*

*1. Amonestación escrita o llamada de atención al infractor, en cuyo caso se dejará copia del informe de quien impuso la sanción o de la carta en su caso, en los archivos de la Dirección General Marítima y Portuaria y de las Capitanías de Puerto.*

*2. Suspensión, que consiste en la pérdida temporal de los privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificaciones que haya expedido la Dirección General Marítima y Portuaria.*

*La suspensión podrá decretarse hasta por tres (3) años y procede cuando las condiciones exigidas reglamentariamente en relación con las capacidad y condiciones técnicas y operativas no corresponden con las constatadas por la autoridad marítima en el ejercicio de sus funciones de vigilancia y control. Decretada por un periodo inferior al máximo autorizado, podrá prorrogarse si el infractor no acredita, antes de su vencimiento, que ha subsanado las causas que le dieron lugar.*

*3. Cancelación, que consiste en la pérdida permanente de los anteriores privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados.*

*La cancelación procede por reincidencia en una conducta que configure una infracción sancionada con la suspensión, si ésta ocurre dentro de un periodo de dos (2) años contados desde la firmeza de la última sanción de suspensión impuesta. Ordenada la cancelación, no podrá solicitarse nuevamente privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados sino hasta pasados cinco (5) años de la materialización de la medida.*

*La cancelación procederá igualmente cuando vencido el periodo máximo de suspensión autorizado por el presente decreto ley, las situaciones que le dieron lugar no hayan sido subsanadas.*

*4. Multas, que podrán ser desde noventa (90) UVB y hasta ochocientas treinta mil (830.000) UVB, las cuales se impondrán por las infracciones a que se refieren los siguientes literales, cuando las conductas que las configuran conlleven o tengan la capacidad causal para dar lugar a una alteración*

parcial o total de la operación, den o puedan haber dado lugar al retraso o a la suspensión parcial o total de las operaciones, arriesguen las condiciones de seguridad o representen un peligro para las personas o el medio ambiente. En estas circunstancias, habrá lugar a la imposición de las multas de que trata el presente numeral, cuando se incurra en una de las siguientes infracciones:

a) Cuando la acción u omisión constituya incumplimiento a la formación, experiencia, capacitación, certificación y operación del personal, a las condiciones de las naves o artefactos navales, sus equipamientos y documentos, a las condiciones o naturaleza de la carga, condiciones operacionales, todas ellas de conformidad con lo dispuesto en las licencias, habilitaciones, permisos, autorizaciones, certificados y otros expedidos por la Dirección General Marítima, se impondrá multa entre noventa (90) UVB y hasta mil seiscientos cincuenta (1.650) UVB. Procederá igualmente la sanción de que trata el presente numeral por reincidir dentro de un año calendario en una conducta sancionada inicialmente con amonestación.

b) Cuando la acción u omisión constituya violación a lo establecido expresamente al Reglamento Marítimo Colombiano (REMAC) y demás normas reglamentarias expedidas por la Dirección General Marítima, se impondrá multa entre noventa (90) UVB y cuatro mil cien (4.100) UVB.

c) Cuando la acción u omisión constituya violación a las convenciones e instrumentos internacionales expedidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), debidamente aprobados por Colombia, se impondrá multa entre ocho mil doscientas cincuenta (8.250) UVB y hasta ochenta y dos mil seiscientos (82.600) UVB. Para se deberá tener en cuenta el ámbito de aplicación del instrumento internacional objeto de la infracción.

d) Cuando cualquiera de las infracciones por acción u omisión, directa o indirectamente, ponga en riesgo o genere daño grave a la seguridad marítima o fluvial y a la seguridad de las personas, la multa que por la misma corresponde imponer se establecerá entre ochenta y dos mil seiscientos (82.600) UVB y hasta cuatrocientas trece mil (413.000) UVB.

e) Cuando cualquiera de las infracciones, por acción u omisión, directa o indirectamente ponga en riesgo o genere daño grave al medio ambiente marino y/o fluvial, la multa que por la misma corresponde imponer se establecerá ochenta y dos mil seiscientos (82.600) UVB y hasta ochocientos treinta mil (830.000) UVB, sin perjuicio de las sanciones y medidas que corresponden a la autoridad ambiental de conformidad con sus competencias.

La no cancelación de la multa una vez ejecutoriada dará lugar a que no se les expida o tramite solicitud alguna de renovación prórroga de privilegios, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones o certificados a los titulares.

**Parágrafo 1º.** Las multas se graduarán atendiendo lo indicado en el artículo 81 del presente decreto ley.

**Parágrafo 2º.** Las infracciones de que tratan los literales “a” al “c” del presente artículo son excluyentes respecto de una misma conducta, de manera que no podrán formularse cargos por dos o más de ellas a partir de un mismo hecho investigado. Las operaciones intermodales se sujetarán a la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno nacional y las infracciones aquí dispuestas solo podrán predicarse en relación con los reglamentos directamente aplicables a las mismas”.

**Artículo 114. Vigencia.** La presente ley comenzará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación en el *Diario Oficial* y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**Artículo 115. Modificaciones y derogatorias.** La presente ley modifica la definición de modo de transporte y deroga la definición de servicios conexos al transporte contenidas en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 y los artículos 44, 45, 46, 47, 48 y 49 de la Ley 336 de 1996 únicamente en lo que al transporte terrestre corresponde, los artículos 28, 50 y 51 de la Ley 336 de 1996, los artículos 11, 12 y 13 del Decreto número 149 de 1999. el artículo 154 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 4 Ley 1397 de 2010, los artículos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 19 de la Ley 2050 de 2020 y el parágrafo 4º del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 3º de la Ley 2283 de 2023.

La presente ley no restringe, ni modifica, ni deroga ninguna competencia, facultad o función de la Superintendencia de Transporte ni de las otras autoridades en materia de inspección, vigilancia y control en el sector transporte, ni ninguna infracción o sanción que no esté expresamente derogada en este texto.

La reglamentación expedida con fundamento o para la ejecución de las leyes derogadas conservará su vigencia respecto de las facultades, medidas y sanciones que, contenidas en ellas, continúan vigentes con su introducción en la presente ley, en especial, el Decreto número 1479 de 2014.

De los honorables Congresistas,



**EDUARD SARMIENTO HIDALGO**  
Representante a la Cámara por  
Cundinamarca  
PACTO HISTÓRICO

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como finalidad modernizar y fortalecer el régimen sancionatorio del transporte terrestre automotor en Colombia. Esto con el fin de garantizar la seguridad vial, la eficiencia operativa, la equidad en el acceso a los servicios de transporte y los demás principios constitucionales. Con este fin, se establecen autoridades y mecanismos claros de inspección, vigilancia y control, así como sanciones proporcionales y efectivas para los operadores de transporte, sus organismos de apoyo y los prestadores de servicios conexos. Asimismo, se define el ámbito de aplicación para el transporte público y de carga, desde sus facultades hasta sus obligaciones, en todo el territorio nacional, incluyendo tanto a personas naturales como jurídicas.

Este proyecto busca, además, promover la formalización de los pequeños transportadores mediante la creación del Fondo para la Equidad y Formalización del Pequeño Transportador, adscrito al Ministerio de Transporte, financiado con recursos específicos, y puntualizados, entre ellos, sanciones y aportes presupuestales, fortalecimiento de esquemas asociativos solidarios.

Con la instauración de este Fondo, se pretende no solo elevar los estándares de calidad y seguridad en el servicio, sino también fomentar la competitividad y sostenibilidad de los pequeños transportadores, reduciendo las barreras de acceso a recursos financieros y técnicos. De esta manera, se contribuye al cierre de brechas regionales, la generación de empleo formal y el cumplimiento de metas de reducción de emisiones y modernización de la infraestructura de transporte.

Este proyecto de ley responde a los lineamientos establecidos por el Plan Nacional de Desarrollo y los nuevos enfoques normativos que está tomando el país, recogiendo las necesidades de todos los actores del sector de transporte y las recomendaciones de entidades como el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como las buenas prácticas internacionales en materia de gestión del transporte terrestre. La presente iniciativa fortalece el marco normativo vigente, protege a los usuarios y consolida un modelo sostenible e inclusivo para el sector.

### II. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El sector del transporte de carga en Colombia ha sido históricamente un escenario de tensiones y desafíos, donde el movimiento de transportadores ha jugado un papel crucial en la defensa de sus derechos e intereses. En este contexto, la normativa sobre tarifas y la implementación del SICE-TAC (Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga) se han convertido en puntos centrales de debate y controversia.

El SICE-TAC, desarrollado por el Ministerio de Transporte, buscó mejorar la transparencia y eficiencia en la gestión de los costos operativos del transporte

de carga. Su objetivo es establecer una referencia de costos eficientes tanto para transportadores como para generadores de carga, promoviendo una competencia más justa en el mercado. Sin embargo, su implementación ha generado diversas reacciones entre los transportadores.

Por un lado, algunos ven en el SICE-TAC una herramienta útil para negociar tarifas más justas, ya que proporciona una base objetiva para calcular los costos operativos. La transparencia en los costos podría permitir a los transportadores asegurar una remuneración adecuada por sus servicios, especialmente en un mercado donde la informalidad y la competencia desleal son frecuentes.

Por otro lado, existen preocupaciones sobre la autonomía y la libertad de operación de los transportadores. El SICE-TAC, al establecer costos de referencia, podría limitar la capacidad de los transportadores para fijar sus propias tarifas y competir en el mercado, más aún cuando los afectados podrían ser los pequeños transportadores. Además, el sistema de monitoreo y control asociado al SICE-TAC podría generar desconfianza y resistencia entre los transportadores, quienes podrían percibirlo como una forma de control excesivo por parte del gobierno.

La normativa sobre tarifas también juega un papel fundamental en esta discusión. A lo largo de los años, se han implementado diversas regulaciones para establecer tarifas mínimas o máximas en el transporte de carga, con el objetivo de proteger a los transportadores y evitar prácticas abusivas por parte de los generadores de carga. Sin embargo, estas regulaciones han sido objeto de críticas y controversias, ya que algunos argumentan que restringen la libre competencia y distorsionan el mercado, la problemática se puede ver agudizada si se tiene en cuenta que la ley y los decretos reglamentarios, como también las Resoluciones del Ministerio de Transporte que ya han tratado la materia, sin que se haya llegado a una solución certera sobre la materia.

En este contexto, es crucial que el movimiento de transportadores participe activamente en la discusión y el diseño de políticas relacionadas con el SICE-TAC y la normativa sobre tarifas. Es fundamental que se tengan en cuenta sus intereses y preocupaciones, y que se busquen soluciones que equilibren la eficiencia, la transparencia y los derechos de los trabajadores del sector. La construcción de un sector de transporte de carga justo y equitativo requiere un diálogo abierto y constructivo entre todos los actores involucrados, donde se promueva la transparencia, la competencia leal y el respeto por los derechos de los transportadores.

Ante lo expuesto, es necesario precisar que la Superintendencia de Transporte, según funciones asignadas en el Decreto número 2409 de 2018, tiene en su cabeza además de las funciones de inspección, vigilancia y control, la de sancionar los actores del sector transporte. Sin embargo, la regulación

sobre la Superintendencia de Transporte, precisan los transportadores que no se cumple a cabalidad y siempre existirán situaciones en que los empresarios o entidades no acatarán la norma, generando desigualdad, lo que en gran medida motiva este proyecto de ley.

### III. NECESIDAD DEL PROYECTO

Una vez explicada la narrativa y objetivos de los apartados anteriores, es menester iniciar afirmando que la seguridad vial en Colombia constituye un desafío persistente y multifacético. En 2024 se registraron 8.271 muertes por siniestros viales, cifra que, si bien muestra una leve reducción del 2% frente al año anterior, sigue siendo alarmantemente alta por el costo humano, familiar y social que conlleva; cada vida perdida representa un entramado de sueños truncados, proyectos de convivencia interrumpidos y un impacto irreparable en las comunidades, lo anterior, según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).

De otro lado, a pesar de los esfuerzos normativos y de las campañas de sensibilización, persisten conductas de riesgo asociadas al exceso de velocidad, al consumo de sustancias psicoactivas y al uso inadecuado de vehículos de carga. La ausencia de un régimen sancionatorio diferenciado, que a bien distinga entre gran escala operativa y transporte de pequeña magnitud, lo que la experiencia demuestra como un fomento a la informalidad y la evasión de los controles técnicos; esta realidad redundante en mayores niveles de accidentabilidad y en una sensación de impunidad.

Aunado a lo anterior, el transporte terrestre automotor aporta, en promedio, el 17,4 % al crecimiento del sector transporte y un 0,8 % al Producto Interno Bruto nacional; sin embargo, más del 55 % de quienes operan en esta industria lo hacen en condiciones de informalidad, sin acceso a mecanismos de formación, a un seguro integral o a infraestructura adecuada para el mantenimiento vehicular según informa la Superintendencia de Transporte. Esta dualidad entre formalidad e informalidad genera competencia desleal, erosiona la calidad del servicio y deja desprotegidos a los trabajadores formales.

En el mismo sentido, históricamente las micro y pequeñas unidades de transporte, concentradas en zonas rurales y corredores secundarios, han carecido de recursos para adaptarse a los estándares de seguridad más exigentes; ello revela una brecha estructural entre los grandes consorcios privados y los transportadores independientes, quienes subsisten con márgenes de ganancia reducidos y sin respaldo institucional. Esta situación alimenta un ciclo de precariedad que impacta tanto la sostenibilidad del negocio como la seguridad de los usuarios.

Ahora bien, la Organización Mundial de la Salud recomienda que los países adopten sanciones proporcionales a la capacidad económica de los conductores y a la magnitud de los riesgos generados; empero, en Colombia no existe aún un fondo de

apoyo que facilite la formalización ni una escala tarifaria que incentive la renovación de flotas por modelos más seguros y menos contaminantes. Sin estas herramientas, se diluyen los incentivos para mejorar la calidad y la competitividad del sector.

Es entonces que desde la promulgación de la Ley 1503 de 2011, el país ha avanzado en dotar al Ministerio de Transporte de herramientas de supervisión, pero la multiplicidad de normas subordinadas y la dispersión competencial entre la Nación, los departamentos y los municipios han limitado su eficacia. Por ello, se impone una reforma que rehaga el entramado sancionatorio, simplifique procedimientos y alinee las políticas territoriales con estándares internacionales de seguridad y transparencia.

Consecuentemente, el presente proyecto de ley responde a la urgencia de fortalecer un régimen sancionatorio diferenciado, que contemple la escala de operación de los transportadores y garantice equidad y predictibilidad; de crear un fondo de formalización, financiado con recursos provenientes de las multas, destinado a la capacitación, la adquisición de equipos de seguridad y la renovación vehicular; de establecer criterios tarifarios mínimos para la prestación del servicio, de modo que se protejan los derechos laborales y se estimule la competencia leal; y de integrar herramientas digitales de inspección y monitoreo, facilitando la interoperabilidad de datos entre los entes territoriales y la autoridad nacional.

Finalmente, con este proyecto estamos frente a la búsqueda de un sistema de transporte más seguro y formal no solo salva vidas, sino que potencia la competitividad del país, mejora la calidad de vida de las comunidades y contribuye a la sostenibilidad ambiental; de este modo, se justifica plenamente en su capacidad para cerrar brechas históricas, proteger a los usuarios y fortalecer un sector esencial para el desarrollo nacional.

### IV. IMPACTO ESPERADO

A *prima facie*, esta iniciativa busca nivelar el campo de juego entre los pequeños transportadores y las grandes empresas del sector, asegurando una verdadera igualdad tarifaria y uniformidad en derechos, obligaciones y requisitos mínimos para la prestación del servicio. Esto, al implementar un sistema de tarifas equitativas y transparentes, los operadores de menor escala podrán competir en condiciones justas, reduciendo la brecha de informalidad que hoy alcanza el 55,9 % de la ocupación en el sector transporte, según cifras de la presente anualidad, publicadas por el Dane.

#### References

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (n.d.). *Boletín Técnico del empleo informal y seguridad social*. 2025. DANE. Retrieved July 31, 2025, from <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social>.

Ahora bien, al establecer un régimen sancionatorio diferenciado y proporcional a la capacidad económica de cada actor, se promueve la formalización; con ello, se espera incrementar el número de transportadores inscritos en el registro nacional y vinculados a esquemas de seguridad social y seguros integrales. Este proceso de formalización no sólo fortalece la competitividad, contribuyendo, como ha señalado el Ministerio de Transporte, a un crecimiento del PIB gracias al trabajo conjunto entre transportadores y la entidad

Igualmente, el proyecto prevé la creación de un fondo de formalización financiado con los recursos provenientes de las multas; este instrumento permitirá cofinanciar la adquisición de equipos de seguridad vehicular, la implementación de tecnología para monitoreo en tiempo real y la formación continua de conductores. Consecuentemente, se estimula la renovación de flotas, lo que reduce emisiones contaminantes y mejora la eficiencia operativa.

Asimismo, la uniformidad tarifaria, combinada con criterios mínimos de prestación del servicio, garantizará la sostenibilidad financiera de los transportadores independientes. Al eliminar las prácticas de competencia desleal se reducen los riesgos de quebranto financiero para las pequeñas unidades, quienes podrán planificar sus flujos de caja con mayor predictibilidad y acceso a mecanismos de crédito formales.

En conclusión, el fortalecimiento de la seguridad vial, mediante sanciones proporcionales, inspección digital y planes de capacitación, tendrá un impacto directo en la reducción de siniestros. Estudios internacionales muestran que el 20 % de la disminución de accidentes graves se logra al mejorar la formalidad y las condiciones de operación de los transportadores; con ello, se protegen vidas y se disminuye el gasto público en atención de emergencias y reparación de vías.

En conjunto, estos cambios promoverán un sector de transporte más seguro, competitivo e inclusivo, con beneficios económicos, lo que se traduce en mayor recaudación y menor informalidad; sociales lo que se refiere a protección de conductores y usuarios; y ambientales lo que implicaría una renovación de flotas y reducción de emisiones contaminantes.

## V. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

En la Constitución Política Colombiana son amplios y variados los artículos y otras disposiciones que versan sobre los derechos y garantías, mismos que fungen como piedra angular del presente proyecto, y que se exponen así:

### CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA - 1991

**Artículo 1º.** El cual reza sobre el Estado Social de Derecho, fundado en el trabajo, el respeto a la dignidad humana, y para las cuestiones del presente proyecto, una amplia prevalencia del interés general y a la solución de necesidades esenciales de la población.

**Artículo 13.** El cual enuncia la igualdad como un derecho fundamental de todas las personas, donde el Estado es el responsable de garantizar y convertir en realidad este derecho de manera efectiva, sin discriminar por ningún motivo a ninguna persona.

**Artículo 24.** Encaminado a que “todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer en él”. Ese derecho implica no sólo la libertad de desplazamiento, sino también la obligación del Estado de asegurar vías seguras y un sistema de transporte confiable.

**Artículo 150 N°23:** El presente faculta al Congreso de la República para expedir leyes que regulen el régimen de los servicios públicos. Esta potestad ha servido de base para la expedición de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, que constituyeron el Estatuto Nacional de Transporte y que son de interpretación y aplicación directa para este proyecto de ley.

**Artículo 365:** dispone que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y que por consiguiente es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Además dispone que los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado y, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Lo anterior, es el fundamento esencial para el proyecto de ley, brindando las bases mínimas para que sea el Congreso de la República el que modifique el régimen transportador; establezca disposiciones tarifarias; modifica disposiciones sobre los órganos de vigilancia, inspección y control; establezca un régimen sancionatorio y; disponga de los cuidados mínimos y requisitos de los transportadores, las empresas, los generadores de carga y demás actores para la prestación del servicio de transporte.

## VI. MARCO LEGAL

**Legislación sectorial en transporte terrestre automotor**

**Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”:** en la cual se establece que 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 su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Además, contempla la posibilidad de que entidades públicas suplanten a los particulares en caso de fallas del mercado, pero sujetas a las mismas condiciones.

**Ley 336 de 1996 “Estatuto Nacional de Transporte”.** Complementa la anterior al definir los servicios conexos, los requisitos para la prestación del servicio y facultar al Ministerio de Transporte para formular la política tarifaria y de operación del sector, incluidos en los artículos. 27–29.

**Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito”.** Regula la circulación de peatones, conductores y vehículos; establece las infracciones de tránsito, los procedimientos sancionatorios y las competencias de las autoridades de tránsito en todo el territorio nacional.

**Decreto número 1079 de 2015 “Compilación del sector transporte”.** En su título 2°, capítulo 2°, define las categorías de servicio de transporte automotor de pasajeros e individual “niveles básico y de lujo” y consolida la normatividad vigente sobre operación, supervisión y sanciones administrativas.

#### **Principios y fines del régimen sancionatorio**

**Artículo 29 de la Ley 336 de 1996.** El anterior reza: el Gobierno nacional debe fijar criterios para la aplicación de sanciones que consideren la dimensión operativa del infractor y su capacidad económica.

#### **Competencias de supervisión e inspección**

**Decreto número 2409 de 2018.** Sobre la modificación y renovación a la estructura de la Superintendencia de Transporte y sus funciones de inspección, vigilancia y control en el sector transporte.

### **VII. IMPACTO FISCAL**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y el artículo 151 de la Constitución Política, se analiza el impacto fiscal de la presente iniciativa legislativa.

El presente proyecto de ley no genera impacto fiscal directo ni compromete recursos del Presupuesto General de la Nación de manera automática, obligatoria o permanente, por cuanto:

1. No crea nuevas rentas ni tributos, ni modifica las fuentes existentes de ingreso público.
2. No establece apropiaciones presupuestales obligatorias, ni ordena gasto público que deba ejecutarse sin la previa aprobación del Congreso en el marco del proceso presupuestal.
3. Las medidas contempladas, incluyendo la creación del Fondo para la Equidad y Formalización del Pequeño Transportador, están expresamente condicionadas a la existencia de disponibilidad presupuestal y a lo aprobado anualmente en la Ley de Presupuesto sin incidir o ser lesivo frente al marco fiscal de mediano plazo.
4. La ejecución de actividades de asistencia técnica, fortalecimiento institucional y apoyo al pequeño transportador se realizará dentro del marco fiscal de mediano plazo del sector transporte, y conforme a las funciones legales vigentes del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas, sin implicar ampliación de planta o compromisos de gasto inflexible.

Por tanto, y conforme a los principios de legalidad del gasto, responsabilidad fiscal, y unidad de materia, la presente iniciativa no requiere aval fiscal por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Las disposiciones presupuestales previstas operan como mecanismos de coordinación, habilitación o destinación condicionada, cuyo cumplimiento dependerá de la asignación efectiva de recursos en el proceso presupuestal anual, sin generar mandatos legales de gasto.

En este sentido, el proyecto se ajusta plenamente a los artículos 345, 346 y 352 de la Constitución Política, y no vulnera el principio de sostenibilidad fiscal consagrado en la Ley 1473 de 2011.

### **VIII. CONFLICTO DE INTERÉS**

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los Congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

1. *Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.*
2. *Que el Congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.*
3. *Que el Congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.*
4. *Que el Congresista haya participado en los debates y/o haya votado.*
5. *Que la participación del Congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.*

En cuanto al concepto del interés del Congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como “una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen” y como “el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el Congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo a la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el Congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo a las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en Sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

“El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el Congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el Congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la Ley 5ª de 1991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los Congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del Congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del Congresista y los suyos (...).”

**IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2025). Boletín Técnico del empleo informal y seguridad social. 2025.

DANE. Revisado Julio 31, 2025, Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social>

De los honorables Congresistas,

**EDUARD SARMIENTO HIDALGO**  
Representante a la Cámara por  
Cundinamarca  
**PACTO HISTÓRICO**