

PROYECTO DE LEY 101 DE 2014 CÁMARA.

Por medio de la cual se establece el Régimen Sancionatorio del Transporte y sus servicios conexos y se establecen otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

LIBRO PRIMERO

PARTE GENERAL

TÍTULO I

OBJETO, PRINCIPIOS Y POTESTAD SANCIONATORIA

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte y sus Servicios Conexos, determinando las autoridades competentes para ejercer la potestad sancionatoria en materia de transporte y sus servicios conexos, los sujetos, las infracciones objetivas y subjetivas, las sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos que han de seguirse ante la comisión de una infracción, para imponer las sanciones respectivas.

Artículo 2º. Principios rectores. Son aplicables al Régimen Sancionatorio de Transporte y sus Servicios Conexos, los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, especialmente las garantías del debido proceso, el derecho de defensa, la responsabilidad subjetiva, la favorabilidad, la presunción de inocencia, la tipicidad, la legalidad, la carga de la prueba y los principios establecidos en la Ley 105 de 1993 artículos 2º, 3º y 5º y la Ley 336 de 1996 artículos 3º, 4º y 5º y las normas que los modifiquen o sustituyan.

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley, deben tenerse, además de las contenidas en las Leyes 1ª de 1991, 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996, 769 de 2002, 1242 de 2008 y 1682 de 2013 y sus correspondientes normas reglamentarias, las siguientes definiciones:

Contrato de Concesión: Son aquellos que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Concesión Portuaria: Es un contrato administrativo en virtud del cual la nación permite que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, los terrenos de

bajamar y zonas accesorias a aquellas o estos, para la construcción y operación de un puerto, a cambio de una contraprestación económica a favor de la nación, y de los municipios o distritos donde operen los puertos.

Empresa de Transporte: Unidad de explotación económica, que dispone de los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para prestar el servicio público de transporte, debidamente constituida y legalmente habilitada por la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte en una determinada modalidad.

Equipo de Transporte: Unidad operativa autopropulsada o no que permite el traslado de personas, animales o cosas por cualquiera de los modos de transporte, pueden ser vehículos automotores, aeronaves, embarcaciones, equipos férreos, entre otros.

Infraestructura de Transporte: Es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Medio de Transporte: Equipo a través del cual se realiza el traslado de personas o mercancías de un lugar, sus características y condiciones dependen del modo de transporte, pueden ser naves, aeronaves, equipos férreos, vehículos, entre otros.

Modo de Transporte: Espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte.

Modo Aéreo: Comprende la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para los medios de transporte aéreo.

Modo Terrestre. Comprende la infraestructura carretera, férrea y por cable para los medios de transporte terrestre.

Modo Acuático: Comprende la infraestructura marítima, fluvial y lacustre para los medios de transporte acuático.

Nodo de Transporte: Infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte.

Operador Portuario. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

Radio de Acción: Es el ámbito territorial o espacial dentro del cual se puede prestar el servicio público de transporte, puede ser internacional, nacional, municipal, distrital o metropolitano.

Servicio Público de Transporte por Cable de Pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa pública o privada de transporte legalmente constituida y

debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar los vehículos apropiados, para recorrer parcial o totalmente la línea legalmente autorizada, a cambio de un precio o tarifa.

Servicio Público de Transporte por Cable de Carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en cabinas o vehículos soportados por cables, a cambio de un precio o tarifa, bajo la responsabilidad de la empresa o entidad operadora legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto número 2044 del 30 de septiembre de 1988.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, empresas pertenecientes al sistemas de salud, empresas dedicadas al desarrollo de actividades deportivas o culturales, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte especial y ese grupo específico de usuarios.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes, dentro de un radio de acción municipal, distrital o metropolitano.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que

han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado.

Servicio de Transporte Masivo de Pasajeros: Es aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Servicios Conexos al de Transporte: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, tales como los prestados o desarrollados en las terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.

Sociedad Portuaria: Son sociedades constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos, y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos, y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

Terminal de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera: Es el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Transporte Público: Es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

Transporte Privado: Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.

Artículo 4º. Titularidad de la potestad sancionatoria. El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia de transporte y sus servicios conexos, y la ejerce en forma de vigilancia, inspección y control, a través de las siguientes autoridades:

1. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte (SIT)
2. Los Alcaldes Municipales y/o Distritales
3. Las Áreas Metropolitanas
4. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional
5. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

TÍTULO II

LA SUPERINTENDENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE (SIT)

Artículo 5º. El Presidente de la República ejerce la inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte y sus servicios conexos, que le atribuye el numeral 22 del artículo 189 de la Constitución Política, por medio de la actual Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte modificará su denominación por la de Superintendencia de Infraestructura y Transporte (SIT).

Artículo 6º. Naturaleza. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte es un organismo de carácter técnico, adscrito al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonial.

El Superintendente obrará con plena autonomía de criterio al cumplir las funciones que se derivan de la Constitución y la ley.

Artículo 7º. Dirección de la Superintendencia. La Dirección de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte corresponde al Superintendente; este desempeñará sus funciones específicas de inspección, control y vigilancia con la inmediata colaboración de los Superintendentes Delegados. El Superintendente y sus delegados son de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República.

Artículo 8º. Funciones. De acuerdo con lo previsto por el Decreto número 101 de 2000, además de las funciones que en materia de tránsito y seguridad vial le asignan las Leyes 769 de 2002 y sus normas modificatorias y complementarias, 1503 de 2011 y 1702 de 2013, la Superintendencia de Infraestructura y Transporte cumplirá las siguientes funciones:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el tránsito y el transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, con excepción del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis, servicio público de transporte terrestre automotor mixto de radio de acción municipal, distrital o metropolitana, sea en vehículos tipo motocarro o en los demás tipos de automotores permitidos por la reglamentación en todo el territorio nacional y de la prestación del servicio escolar en vehículos particulares, cuya vigilancia continuará a cargo de las autoridades territoriales correspondientes.
3. Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.
4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte.
5. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.

6. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
7. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
8. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventoría de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.
9. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la CRIT, publicar sus evaluaciones; y proporcionar en forma oportuna toda la información disponible a quienes deseen hacer evaluaciones independientes. El Superintendente podrá acordar con las empresas programas de gestión para que se ajusten a los indicadores que haya definido la CRIT.
10. Absolver las consultas que le sean sometidas a su consideración por la CRIT, el Ministerio de Transporte, las demás entidades del Sector y los particulares.
11. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
12. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la nación.
13. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.
14. Establecer las condiciones técnicas y de operación del sistema de identificación biométrico de seguridad que deberán implementarse por parte de aeropuertos, terminales y puertos para todos los usuarios del transporte aéreo, terrestre de radio de acción nacional y marítimo, el valor correspondiente a la implementación y operación de dicho sistema hará parte de la tarifa que está autorizada para cobrar el respectivo vigilado al usuario, debiendo ser transferido al prestador del respectivo servicio que deberá ser una persona diferente al prestador del servicio público de transporte o de sus servicios conexos.
15. Establecer las características técnicas del sistema de seguridad documental que deberán implementar todos los vigilados para efectos de garantizar que en los servicios de transporte y conexos se pueda confrontar la identidad de los usuarios con la Registraduría Nacional del Estado Civil, el valor correspondiente a la implementación y operación de dicho sistema hará parte de la tarifa que está autorizada para cobrar el respectivo vigilado al usuario, debiendo ser transferido al prestador del respectivo servicio que deberá ser una persona diferente al prestador del servicio público de transporte o de sus servicios conexos.

16. Solicitar a las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Transporte la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.

17. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

18. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de un vigilado, cuando esta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

19. Dar conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.

20. Vigilar, inspeccionar y controlar a los operadores portuarios y las actividades por estos realizadas.

21. Todas las demás que le atribuya la ley.

Artículo 9º. Estructura. Para el cumplimiento de sus funciones y de conformidad con sus facultades constitucionales, el Gobierno nacional modificará la estructura de la SIT.

Artículo 10. Tasa de vigilancia. De acuerdo con lo previsto por la Ley 1ª de 1991 y la Ley 1450 de 2011, todas aquellas personas, naturales o jurídicas, públicas o privadas, que de acuerdo con las Leyes 769 de 2002, 1702 de 2013 y la presente ley, sean sujetos de supervisión de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, deberán cancelar anualmente, dentro de los plazos fijados por la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, por concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que le corresponda, según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, definidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Con base en lo anterior, el Ministerio de Transporte anualmente determinará la tarifa de la tasa de vigilancia para cada año fiscal.

LIBRO SEGUNDO

RÉGIMEN SANCIONATORIO

TÍTULO I

COMPETENCIA SANCIONATORIA

Artículo 11. Competencia de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte (SIT). Para efectos de la presente ley la Superintendencia de Infraestructura y Transporte (SIT) será competente para conocer de:

1. Todas aquellas infracciones de carácter objetivo y subjetivo relacionadas con la infraestructura portuaria, sea de servicio público o privado, incluyendo las cometidas por las sociedades portuarias de cualquier naturaleza, por violación a las normas contenidas en la Ley 1ª de 1991 o en sus disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias.
2. Todas aquellas infracciones, objetivas y subjetivas relacionadas con las operaciones portuarias de acuerdo con lo previsto por la ley 1ª de 1991, incluyendo las cometidas por los operadores portuarios de cualquier naturaleza.
3. Todas aquellas infracciones cometidas por los concesionarios o contratistas de infraestructura estatal portuaria, aeroportuaria, carretera, fluvial, marítima, entre otras.
4. Todas aquellas infracciones, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte fluvial, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte fluvial de pasajeros o carga.
5. Todas aquellas infracciones, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte por cable, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte por cable de pasajeros o carga.
6. Todas aquellas infracciones, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte masivo de pasajeros, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte masivo en buses, trenes, tranvías, etc., y por los entes encargados de la gestión o administración de los sistemas de transporte masivo y/o estratégico de pasajeros.
7. Todas las infracciones, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y especial.
8. Todas las infracciones, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre mixto de radio de acción nacional, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción nacional.
9. Todas las infracciones, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
10. Todas las infracciones, objetivas y subjetivas, relacionadas con el transporte férreo de pasajeros o carga, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte férreo.
11. Todas las infracciones, objetivas y subjetivas, cometidas por los concesionarios, de servicios de transporte del nivel nacional o territorial.
12. Todas las infracciones por violación a las normas de transporte cometidas por las autoridades territoriales de transporte.

13. Todas las infracciones cometidas por los concesionarios o administradores de los nodos de transporte incluyendo los terminales de transporte terrestre de pasajeros, los aeropuertos y demás.

14. Todas las infracciones subjetivas, cometidas por las empresas de transporte aéreo.

Parágrafo 1º. Las autoridades de orden nacional o territorial, especialmente la Policía Nacional, so pena de incurrir en falta gravísima, deberán apoyar a la Superintendencia de Infraestructura y Transporte y demás autoridades de vigilancia, inspección 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. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte continuará ejerciendo las competencias asignadas por las normas de tránsito en cuanto a entes vigilados, infracciones, sanciones y procedimiento, tal como lo prevén las Leyes 769 de 2002 y 1702 de 2013 y las normas que las complementen, modifiquen o reglamenten.

Artículo 12. Competencia de los Alcaldes Municipales o Distritales. De acuerdo con lo previsto por el Decreto-ley 80 de 1987 y los decretos que reglamenten las respectivas modalidades, para efectos de la presente ley, los Alcaldes municipales o Distritales serán competentes para conocer de los siguientes asuntos:

1. Todas las infracciones, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor de pasajeros de radio de acción municipal o distrital, según el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte de pasajeros colectivas e individuales que operen en su jurisdicción.

2. Todas las infracciones, objetivas o subjetivas, relacionadas con el transporte terrestre automotor mixto de radio de municipal o distrital, según sea el caso, incluyendo las cometidas por las empresas de servicio público de transporte mixto de radio de acción municipal o distrital que operen en su jurisdicción.

Parágrafo. Los alcaldes municipales o distritales no podrán conocer de infracciones de transporte que hayan sido cometidas por fuera de su jurisdicción.

Artículo 13. Competencia de las Áreas Metropolitanas. Las áreas metropolitanas serán competentes para conocer de todas las infracciones, objetivas y subjetivas, respecto al transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo, individual y transporte terrestre automotor mixto de radio de acción metropolitana, siempre y cuando medie acuerdo metropolitano a través del cual se determine el transporte público en estas modalidades como hecho metropolitano de acuerdo con lo previsto por la Ley 1625 de 2013.

Artículo 14. Supervisión subjetiva. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte ejercerá la inspección, vigilancia y control de todos los concesionarios portuarios (marítimos y fluviales), operadores portuarios, cooperativas portuarias, empresas de transporte fluvial, empresas que prestan el servicio público de transporte férreo, aéreo, terrestre automotor de pasajeros por carretera y especial, terrestre automotor mixto de radio de acción nacional, terrestre automotor de carga, por cable, concesionarios de contratos viales y aeroportuarios y

autoridades de transporte municipales, distritales, municipales y metropolitanas, así como entes gestores de sistemas de transporte masivo y estratégico.

Los alcaldes municipales o distritales, ejercerán la inspección, vigilancia y control de todas las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo e individual y terrestre automotor mixto de radios de acción municipal o distrital habilitadas en su jurisdicción.

Las áreas metropolitanas ejercerán la inspección, vigilancia y control de todas las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros colectivo e individual y terrestre automotor mixto de radio de acción metropolitano habilitadas en su jurisdicción, siempre y cuando medie acuerdo metropolitano a través del cual se determine como hecho metropolitano el servicio público de transporte en estas modalidades.

Parágrafo. Para efectos de la supervisión, en el evento en que una empresa tenga varias calidades o habilitaciones y que concurran a su supervisión dos o más autoridades, será competente la Superintendencia de Infraestructura y Transporte.

Artículo 15. Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa. La Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa continuará ejerciendo las competencias para conocer todas las infracciones relacionadas con el transporte marítimo.

Artículo 16. Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil continuará ejerciendo las competencias para conocer todas las infracciones relacionadas con el transporte aéreo.

Artículo 17. Competencia excepcional de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte. Las competencias previstas en los artículos 11, 12, y en los incisos 2º y 3º del artículo 13 de la presente ley serán ejercidas por las autoridades, sin perjuicio de la competencia excepcional que en todos los casos podrá ejercer la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, incluso respecto de las entidades anteriormente mencionadas, de las entidades territoriales o administrativas, cuando esté en riesgo la adecuada prestación o la continuidad en la prestación del servicio público de transporte e impacte el Sistema Nacional del Transporte.

Artículo 18. Convenios interadministrativos. Las autoridades que de acuerdo con la presente ley tienen competencia para conocer de las infracciones al transporte y a sus servicios conexos, podrán celebrar convenios con la Policía Nacional, a fin de tener disponibilidad permanente de personal para el ejercicio de la vigilancia, inspección y control, sin perjuicio de las funciones operativas que legalmente le corresponden a las autoridades de Policía.

Artículo 19. Naturaleza y alcance de las competencias de vigilancia, inspección y control. Las competencias de vigilancia, inspección y control que ejercen las autoridades previstas en la presente ley, son de naturaleza administrativa, preventiva y sancionatoria, sin perjuicio de las facultades de policía judicial determinadas en la ley. Su alcance es integral, esto es, tanto en lo objetivo como en lo subjetivo.

Los procesos de vigilancia, inspección y control que ejercen estas autoridades están orientados a velar por el cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales, a tomar las medidas

que garanticen el cumplimiento de los principios del transporte público consagrados en la ley, así como a imponer las respectivas sanciones a que haya lugar por su incumplimiento.

Artículo 20. De la vigilancia, inspección y control. En desarrollo de las competencias de vigilancia, inspección y control se realizarán, además de las contempladas en el Capítulo I del Título II del Libro Segundo del Código de Comercio, la Ley 222 de 1995 y demás normas que los modifiquen, adicionen o complementen, las siguientes acciones:

1. Fijar las reglas generales que deben seguir los entes supervisados en el flujo de información técnica, operativa, administrativa, legal, financiera, económica y contable, sin perjuicio de la autonomía que ellos tienen para escoger y utilizar métodos accesorios, siempre que no se opongan, directa o indirectamente a las instrucciones generales impartidas por la Superintendencia de Infraestructura y el Transporte y la ley.

2. Efectuar análisis cuantitativo y cualitativo de la información técnica, operativa, administrativa, legal, financiera, económica y contable, mediante la aplicación de indicadores que permitan diagnosticar la prestación del servicio de los entes vigilados, y el estado y situación de estos, de acuerdo con las disposiciones legales, reglamentarias, estatutarias, normas técnicas y reglamentos de operación.

3. Consolidar los resultados de los diagnósticos para que se tomen las acciones y/o medidas pertinentes y ponerlos a disposición del sector.

4. Practicar visitas y/o solicitar información con el fin de verificar, revisar, confirmar y/o conocer la situación técnica-operativa, administrativa, legal, financiera, económica y/o contable de los sujetos vigilados.

5. Hacer las averiguaciones pertinentes con el fin de obtener la información probatoria que se requiera.

6. Efectuar la verificación y validación de la información técnica, operativa, administrativa, legal, financiera, económica y/o contable, que permita establecer el cumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias, estatutarias, normas técnicas y reglamentos de operación.

Artículo 21. Implementación de Tecnologías de la Información y herramientas para el ejercicio de las funciones. Las autoridades que de acuerdo con la presente ley tienen competencia para conocer de las infracciones al transporte y a sus servicios conexos, deberán implementar, directamente o delegándolo en particulares, a través de mecanismos informáticos, técnicos o tecnológicos en el marco de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, instrumentos que permitan facilitar los procesos de inspección, vigilancia y control, así como el reporte y recaudo de la información subjetiva necesaria para realizar la supervisión, el aporte de pruebas de infracciones de transporte, y el recaudo de las multas correspondientes, salvo la valoración de dichas pruebas.

Con el propósito de desarrollar las acciones de supervisión por parte de las autoridades competentes, los entes sujetos a la vigilancia, inspección y control de que trata la presente ley, deben implementar: i) Herramientas de gestión y resultados, ii) Herramientas de sistemas de

información, que sean compatibles con los sistemas de información de la Superintendencia de Infraestructura y Transporte.

Parágrafo 1º. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte vigilará que se implementen y se cumplan los parámetros, criterios, evaluaciones, directrices, indicadores, metodologías, procesos, procedimientos y modelos que para el efecto defina y para lo cual deberá apoyarse en otras entidades oficiales o particulares.

Parágrafo 2º. Los procesos de integración empresarial cuyo conocimiento no esté asignado por la ley a la Superintendencia de Industria y Comercio, serán asumidos por la Superintendencia de Infraestructura y Transporte.

Con todo, la Superintendencia de Industria y Comercio deberá compartir información con la Superintendencia de Infraestructura y Transporte sobre los procesos de integración empresarial donde participen empresas vigiladas por esta última.

Artículo 22. Auditorías y apoyo técnico y profesional. Para el cumplimiento de sus competencias, las autoridades de que trata esta ley podrán celebrar convenios y contratos para la realización de auditorías, estudios, pruebas y demás diligencias técnicas especializadas, con firmas o profesionales, los cuales se seleccionarán mediante los mecanismos previstos en las normas de contratación estatal.

TÍTULO II

SUJETOS

Artículo 23. Sujetos. Podrán ser sujetos de sanción:

1. Las empresas de servicio público de transporte y los de los servicios conexos.
2. Las personas que conduzcan vehículos y equipos de transporte.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas de transporte.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.

Artículo 24. Sujetos de supervisión subjetiva. Son Sujetos de vigilancia, inspección y control:

1. Las empresas de servicio público de transporte, personas naturales o jurídicas habilitadas, de los modos terrestre automotor, masivo, aéreo, fluvial, férreo, por cable, y demás modos de transporte que defina la ley.
2. Los concesionarios y/o administradores de infraestructura de transporte en cualquiera de sus modos, servicios conexos a estos, y demás como: terminales, puertos secos, aeropuertos, puertos o nodos y estaciones, según el modo de transporte correspondiente.
3. Las Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios.

4. Los particulares que por delegación realicen trámites de transporte, solamente en cuanto al incumplimiento de las normas que reglamentan los servicios delegados.

LIBRO TERCERO

RÉGIMEN DE SANCIONES Y MEDIDAS CAUTELARES

TÍTULO I

SANCIONES

Artículo 25. Tipos de sanciones. Las sanciones por infracción a las normas de transporte pueden ser:

1. Multa
2. Suspensión de la habilitación, autorización, registro o permiso
3. Cancelación de la habilitación, autorización, registro o permiso

Artículo 26. Multa. Es la consecuencia pecuniaria que se le impone a un sujeto por haber incurrido en una infracción a las normas de transporte y sus servicios conexos, su valor se estima en salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la comisión de la infracción.

Artículo 27. Suspensión de la habilitación, autorización, registro o permiso. Es la cesación temporal de los efectos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso, lo cual le impide al sancionado, por el tiempo de la sanción, continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

Artículo 28. Cancelación de la habilitación, autorización, registro o permiso. Es la cesación definitiva de los efectos jurídicos del acto administrativo que concedió la habilitación, autorización, registro o permiso, lo cual le impide al sancionado continuar realizando la actividad para la cual estaba habilitado, registrado o autorizado.

TÍTULO II

FACULTADES DE PREVENCIÓN

Artículo 29. Facultades de prevención y medidas cautelares. Las autoridades de transporte competentes para adelantar procesos sancionatorios por violación a las normas de transporte y sus servicios conexos, de acuerdo con la presente ley, podrán imponer las siguientes medidas preventivas o cautelares dentro del procedimiento administrativo:

1. Emitir las órdenes necesarias para que se elimine el riesgo que pueda afectar la prestación de los servicios objeto de supervisión y se adopten las correspondientes medidas correctivas y de saneamiento, sin perjuicio de la competencia asignada a otras autoridades.
2. Ordenar la suspensión preventiva de la habilitación o permiso, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo, pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o

cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

3. Ordenar la revisión de todo el equipo de transporte o de los demás elementos o equipos de la empresa, en las entidades de inspección técnica que correspondan, de acuerdo con la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida.

4. Ordenar la realización del examen de idoneidad de todos los conductores u operadores de los equipos de transporte utilizados para la prestación del servicio, en un centro de certificación de personas, que corresponda según la modalidad, cuando quiera que existan hechos o circunstancias que justifiquen la medida.

5. Tomar posesión del ente vigilado, de manera directa, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, cuando con ocasión del ejercicio de las acciones de vigilancia, inspección y control, se detecten situaciones que pongan en peligro o afecten de manera grave la prestación o continuidad del servicio. Para el efecto se seguirán las normas aquí previstas y, en subsidio, aquellas que regulen el sector y en su defecto por las normas aplicables a la toma de posesión administrativa que regula la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.

6. Remoción temporal de los administradores de la vigilada.

Parágrafo. Las medidas anteriormente enunciadas podrán ser adoptadas en el acto de apertura de investigación, cuando uno de los equipos del vigilado, prestador del servicio público de transporte de cualquier modalidad, se vea involucrado en un accidente de tránsito con lesiones personales graves o pérdida de vidas humanas y los informes técnicos preliminares levantados por las autoridades de control operativo determinen indicios de la responsabilidad del vigilado, derivada de la negligencia, imprudencia o impericia del conductor u operario del equipo de servicio público, o del mal estado mecánico del mismo.

Artículo 30. Costos de la imposición de las medidas preventivas o cautelares. Los costos en que incurra la autoridad de supervisión, con ocasión de las medidas preventivas o cautelares, correrán por cuenta del vigilado al cual se le aplicó la medida.

Artículo 31. Retención o inmovilización. Suspensión temporal de la circulación o movilización de un equipo de transporte.

Las autoridades podrán ordenar la retención o inmovilización de los equipos de transporte, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar:

1. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente.

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.

3. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que, de conformidad con lo establecido en el reglamento, sustentan la operación del equipo.

4. 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.

5. Cuando se compruebe que con el equipo se presta un servicio no autorizado, sea porque se ejecuta transporte público en vehículos destinados a un servicio diferente a este, o porque prestándose en un vehículo de servicio público, se ejecuta el transporte en una modalidad diferente de acuerdo con su tarjeta de operación o cuando presta el servicio sin esta. En este caso el vehículo y/o equipo será inmovilizado por primera vez, por el término de veinte (20) días; por segunda vez, cuarenta (40) días y por tercera vez, sesenta (60) días.

6. 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.

7. Cuando no se porten los documentos que sustentan la operación del equipo hasta tanto se subsane la causa que le da origen.

8. Cuando se compruebe que la carga excede los límites de dimensiones, peso y carga permitidos por el reglamento.

Artículo 32. Procedimiento en caso de inmovilización. Para llevar a cabo la inmovilización o retención de vehículos o cualquier otro equipo de transporte, la autoridad competente, ordenará detener la marcha del equipo y librará a los conductores copia del informe que da origen a la medida.

Parágrafo 1º. Los vehículos y equipos retenidos serán llevados a patios oficiales, talleres, parqueaderos, hangares, muelles o estaciones autorizados por las autoridades de transporte, bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad competente notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo patio, taller, parqueadero, hangar, muelle o estación.

Parágrafo 2º. La medida terminará con la orden de entrega del equipo o vehículo al propietario, tenedor o infractor por parte de la autoridad competente, la cual se expedirá una vez cesen las causas que dieron origen a la misma o cuando se agote el plazo previsto por la norma.

Lo anterior sin perjuicio de la imposición de las sanciones a que haya lugar.

Artículo 33. Toma de posesión. Es un conjunto de medidas administrativas de carácter transitorio, ejercidas por la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, sobre sus vigilados, con la finalidad de garantizar la correcta, efectiva y segura prestación del servicio público de transporte o de sus servicios conexos, cuando se presente alguna de las causales previstas en la presente ley.

Artículo 34. Causales, modalidad y duración de la toma de posesión. El Superintendente de Infraestructura y Transporte podrá tomar posesión de una empresa, en los siguientes casos:

1. Cuando la empresa no quiera o no pueda prestar el servicio público con la continuidad y calidad debidas, y la prestación sea indispensable para preservar el orden público o el orden económico, o para evitar perjuicios graves e indebidos a los usuarios o a terceros.
2. Cuando sus administradores persistan en violar en forma grave las normas a las que deben estar sujetos, o en incumplir sus contratos.
3. Cuando sus administradores hayan rehusado dar información veraz, completa y oportuna a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o a la Superintendencia, o a las personas a quienes estas hayan confiado la responsabilidad de obtenerla.
4. Cuando se declare la caducidad de uno de los permisos, licencias o concesiones que el vigilado haya obtenido para adelantar sus actividades, si ello constituye indicio serio de que no está en capacidad o en ánimo de cumplir los demás y de acatar las leyes y normas aplicables.
5. En casos de calamidad o de perturbación del orden público;
6. Si, en forma grave, la empresa ha suspendido o se teme que pueda suspender el pago de sus obligaciones mercantiles.

Artículo 35. Efectos de la toma de posesión. Como consecuencia de la toma de posesión se producirán los siguientes efectos:

1. El Superintendente al tomar posesión, deberá celebrar un contrato de fiducia, en virtud del cual se encargue a una entidad fiduciaria la administración de la empresa en forma temporal.
2. Cuando la toma de posesión tenga como causa circunstancias imputables a los administradores o accionistas de la empresa, el Superintendente definirá un tiempo prudencial para que se superen los problemas que dieron origen a la medida. Si transcurrido ese lapso no se ha solucionado la situación, el Superintendente ordenará al fiduciario que liquide la empresa.
3. Si se encuentra que la empresa ha perdido cualquier parte de su capital, previo concepto de la CRIT, el Superintendente podrá ordenar la reducción simplemente nominal del capital social, la cual se hará sin necesidad de recurrir a su asamblea o a la aceptación de los acreedores.

LIBRO CUARTO

RÉGIMEN DE INFRACCIONES

TÍTULO II

INFRACCIONES PARA EL TRANSPORTE FLUVIAL

Artículo 36. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

1. Desconocer las normas de transporte de pasajeros de colonización en las regiones rurales del país.

2. No cumplir con los requisitos establecidos por la ley o el reglamento para el zarpe de las embarcaciones.
3. No tomar las medidas preventivas necesarias para estibar cuidadosamente el cargamento.
4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, tripulantes y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.
7. No informar a la inspección fluvial o quien haga sus veces acerca de la carga a bordo de las embarcaciones a ella vinculadas.
8. Transportar mercancías sin el respectivo contrato fluvial.
9. Atracar la embarcación en sitios desfavorables al usuario.
10. No portar los documentos que, de acuerdo con los reglamentos, amparen la operación de transporte.
11. Permitir, tolerar o autorizar salir de puerto a una embarcación que esté a ella vinculada sin permiso de zarpe.

Artículo 37. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

1. Enrolar u ocupar tripulantes que se amparen con licencias o permisos de otro, o que dicho documento esté vencido.
2. Embarcar materiales tóxicos en la misma bodega de carga donde se transporten víveres a granel o materias primas para elaborar alimentos.
3. Causar daño a la infraestructura de los puentes, principalmente cuando no se tiene en cuenta la altura del cargamento.
4. No contar los botes con compartimientos estancos, cuando se transporta carga líquida.
5. No portar los equipos de seguridad y contra incendio apropiado para apagar cualquier inicio de fuego.
6. No vigilar o constatar que los tripulantes de los equipos vinculados, estén afiliados al Sistema de Seguridad Social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
7. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos en la reglamentación respectiva.

8. No contratar directamente los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.

9. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

10. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.

11. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

12. No operar desde puertos habilitados, en los recorridos que depongan de los mismos.

13. No reportar oportuna y fielmente la información de pasajeros y toneladas movilizadas.

Artículo 38. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte fluvial que incurran en las siguientes conductas:

1. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos destinados para un servicio diferente al público.

2. Permitir, tolerar o autorizar la tripulación de las embarcaciones vinculadas a ellas a tripulantes que hayan consumido alcohol o bajo el influjo de sustancias alucinógenas.

3. Negarse, sin causa justificada a la prestación del servicio.

4. Transportar, usar, comerciar, inducir a otro u otros al uso o comercio de estupefacientes.

5. Dejar perder o saquear la mercancía por negligencia o descuido.

6. Expedir certificaciones falsas o hacer anotaciones carentes de verdad en cualquier registro de navegación.

7. Transportar pasajeros en embarcaciones no autorizadas para ello.

8. Llevar sobrecupo de pasajeros.

9. Abastecerse de combustible con pasajeros a bordo.

10. Operar o permitir la operación de sus embarcaciones por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas legalmente habilitadas.

11. Negarse a transportar enfermos o heridos y prestarle asistencia, cuando las circunstancias así lo exijan.

12. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

13. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

14. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte, la Ley 1242 de 2008 o sus reglamentos.

15. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.

TÍTULO II

INFRACCIONES PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE

CAPÍTULO I

Infracciones para el transporte férreo

Artículo 39. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. Apostar anuncios publicitarios en la vía, de tal manera que obstruyan las señales o que pongan en riesgo la operación.

2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el reglamento respectivo.

3. No contratar directamente los tripulantes de los equipos con los cuales se presta el servicio público.

4. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.

5. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

6. No informar a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

Artículo 40. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. Permitir que las estaciones y anexidades no cuenten con un adecuado programa arquitectónico que incluya: servicios complementarios, salas de espera, servicios sanitarios, facilidades para personas discapacitadas, maleteros, servicios de comunicaciones para el público, oficinas de administración y señalización.

2. No cumplir con las normas internacionales en materia de manipulación, transporte y almacenamiento de mercancías.
3. No someterse a exámenes médicos, teóricos, técnicos y prácticos en la especialidad correspondiente al personal operador o auxiliar del equipo.
4. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
5. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
6. No presentar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, de acuerdo con lo establecido por la ley o el reglamento.
7. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.
8. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.
9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.

Artículo 41. Las empresas de servicio público de transporte férreo serán sancionadas con multa equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando incurran en las siguientes conductas:

1. No corresponder el diseño de los equipos con el uso propuesto.
2. Carecer, no implementar o no ejecutar, el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.
3. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas, reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
4. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánicas que exigen las normas internacionales y del fabricante. Las especificaciones técnicas de la vía y de los equipos deben corresponderse mutuamente.
5. Operar o permitir la operación de sus equipos, por tripulantes que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
6. Vincular a la empresa o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos destinados para un servicio diferente al público.

7. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin la licencia requerida, con ella vencida, suspendida o cancelada.
8. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
10. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.
11. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus reglamentos de transporte férreo
12. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

CAPÍTULO II

Infracciones para el transporte terrestre automotor

SECCIÓN 1

Transporte terrestre automotor de carga

SUBSECCIÓN A

Empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga

Artículo 42. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, 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 suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.
3. Exigir u obligar a los propietarios de los vehículos vinculados a comprar acciones de la misma.
4. No expedir el Manifiesto Único de Carga.
5. Permitir la prestación del servicio sin el correspondiente Manifiesto Único de Carga.

Artículo 43. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener vigentes las pólizas exigidas por la ley.

2. Permitir la prestación del servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.
3. Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente.
4. Permitir la operación de vehículos con mercancías que excedan las dimensiones permitidas, sin portar el permiso correspondiente.
5. No desarrollar programas de mantenimiento preventivo de los equipos con que se presta el servicio.
6. Expedir manifiesto de carga sin asegurarse de que en el vehículo se porten los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.
7. Negarse, sin justa causa legal a expedir paz y salvo.
8. Despachar carga en vehículos que no sean de servicio público.
9. Incumplir de manera reiterada con las obligaciones emanadas de los contratos de transporte que suscribe.

Artículo 44. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor de Carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Prestar el servicio público sin estar constituido como empresa autorizada para este fin.
2. Retener por obligaciones contractuales los equipos o los documentos propios de la operación.
3. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo para los vehículos con que se presta el servicio.
4. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
5. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley, para el trámite de los documentos que soportan la operación.
6. Permitir la prestación del servicio público de carga sin las necesarias condiciones de seguridad.
7. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para esta modalidad de servicio, en el caso de que los equipos no sean vinculados transitoriamente.
8. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.

9. La negativa, obstrucción o resistencia a ser inspeccionado dentro de la visita administrativa para esclarecer hechos por parte de la autoridad competente, su delegado o comisionado.

10. No cumplir con los requisitos legales y reglamentarios para el transporte de mercancías peligrosas, siempre y cuando el remitente hubiese manifestado la calidad de las mercancías.

11. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

12. Incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.

13. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SUBSECCIÓN B

Propietarios, Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Carga

Artículo 45. Serán sancionados los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos de transporte público de carga, con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener en el vehículo los distintivos, señales o elementos de seguridad que exigen los reglamentos para el transporte de cargas especiales, peligrosas o restringidas.

2. Prestar, a nombre de una empresa, el servicio de transporte de carga sin portar el Manifiesto único de Carga o no portar este.

3. Permitir o prestar, a nombre de una empresa, el servicio en vehículos no homologados por el Ministerio de Transporte o quien haga sus veces.

4. Negarse a realizar la actividad de transporte de carga sin justa causa.

5. Estacionar los equipos en lugares que impidan el ingresos a centros logísticos, puertos o en sitios no permitidos.

6. Transportar mercancía que supere los límites de pesos y dimensiones establecidos por las disposiciones legales o reglamentarias.

7. Operar el vehículo o permitir su operación por alguien que no se haya realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.

SUBSECCIÓN C

Generadores o Remitentes de la Carga

Artículo 46. Serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los remitentes y/o generadores de la carga, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Contratar la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, con empresas de transporte o personas no habilitadas.
2. Contratar la prestación del servicio directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto número 2044 del 30 de septiembre de 1988 o las normas que lo aclaren, adicionen, modifiquen o deroguen.
3. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue o descargue de los bienes objeto del transporte.
4. Retardar, sin justa causa, el cargue o descargue de las mercancías objeto del transporte en el origen o el destino.
5. No cancelar el flete dentro de los plazos previstos en la Ley o en el contrato de transporte o suministro de transporte.
6. No cumplir con las normas de rotulado, etiquetado, embalajes y envase de las mercancías que requieren condiciones especiales de transporte.
7. No informar a la empresa de transporte la calidad de mercancía peligrosa de la carga.

SUBSECCIÓN D

Disposición Común

Artículo 47. Del sobrepeso. Quien permita, facilite, estimule, propicie, autorice o exija el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente, será sancionado conforme a los siguientes criterios:

1. Con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda hasta el 30% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.
2. Con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda del 30% y hasta el 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.
3. Con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando exceda en más del 50% del peso bruto máximo autorizado del vehículo.

Artículo 48. Del incumplimiento al régimen tarifario. Quien incremente o disminuya el régimen tarifario legalmente establecido será sancionado con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando el régimen tarifario se encuentre controlado.

SUBSECCIÓN E

Patios Logísticos o de Contenedores

Artículo 49. Serán sancionados con multa de cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los patios logísticos y/o de contenedores, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No disponer de las condiciones necesarias para el cargue y descargue de los productos.
2. No disponer de sistemas de control para el entornamiento de los vehículos evitando congestiones o afectaciones a la infraestructura.
3. Otorgar un tratamiento discriminatorio o diferencial a los conductores de los vehículos en el entornamiento.
4. No implementar y operar el Sistema de Información Biométrica de Seguridad que reglamente la Superintendencia de Infraestructura y Transporte para todo aquel que ingrese o utilice sus instalaciones.
5. No cumplir con las condiciones especiales para la manipulación o almacenamiento de mercancías peligrosas.

SECCIÓN 2

Infracciones para el Transporte Terrestre Automotor Mixto y Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera

SUBSECCIÓN A

Empresas de Transporte Público Mixto y de Pasajeros por Carretera

Artículo 50. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.
3. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un documento en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.
4. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
5. No reportar semestralmente la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.

7. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores.

8. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.

9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

Artículo 51. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

2. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa, o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.

3. No afiliarse al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

5. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite.

6. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento.

7. No acondicionar, en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

8. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.

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

10. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

11. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.

12. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.

13. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.

14. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

15. No tener reglamentado el fondo de reposición.

16. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.

17. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento semestralmente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

Artículo 52. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte público terrestre automotor mixto y las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.

2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.

3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo.

4. Exigir sumas de dinero por desvinculación de los vehículos.

5. Modificar el nivel de servicio autorizado.

6. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado semestralmente a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente.

7. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, o que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

8. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, a cancelar valores superiores a los facturados por las compañías de seguro para cubrir la operación del transporte.
9. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.
10. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
11. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; 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.
12. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
13. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento semestralmente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
14. Permitir o exceder la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.
15. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
16. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.
17. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.
18. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.
19. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
20. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
21. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.
22. Suscribir los contratos de vinculación de los equipos en condiciones tales que contravengan las disposiciones de la ley y los reglamentos.
23. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
24. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%.
25. No tener constituido fondo de reposición.

26. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.
27. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.
28. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
29. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
30. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.
31. No hacer uso de los terminales de transporte para el despacho o llegada de sus vehículos, cuando tengan autorizadas o registradas rutas en cuyos municipios de origen o destino exista terminal de transporte autorizado por el Ministerio de Transporte, o cuando en las rutas autorizadas o registradas existan terminales de tránsito, para el servicio básico de transporte.
32. Prestar el servicio en un radio de acción diferente de aquel en el cual está autorizado sin portar la respectiva planilla de viaje ocasional.
33. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
34. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas, reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
35. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.
36. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.
37. Realizar cualquier actividad en contravía del Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SUBSECCIÓN B

Propietarios, Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Mixto y Transporte de Pasajeros Por Carretera

Artículo 53. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor mixto de radio de acción nacional y de los vehículos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, con multa equivalente a diez (10)

salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.
2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
3. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
4. Realizar la actividad del transporte sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.
5. No hacer el aporte correspondiente al fondo de reposición.
6. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
7. Realizar la actividad del transporte en un radio de acción diferente al autorizado.
8. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
9. No portar la planilla de viaje ocasional cuando se presta el servicio en rutas no autorizadas a la empresa.
10. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.

SECCIÓN 3

Infracciones para el Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros

SUBSECCIÓN A

Empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial de Pasajeros

Artículo 54. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte terrestre automotor especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.
3. No reportar semestralmente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente.
4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.

5. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.
6. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
7. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
8. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
9. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.
10. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
11. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
12. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

Artículo 55. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
2. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite.
3. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.
4. Exigir documentos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento, para el trámite de los documentos que soportan la operación de transporte.
5. No afiliar al sistema de seguridad social a los conductores, según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

6. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
7. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.
8. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.
9. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.
10. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
11. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
12. No contar con el sistema de comunicaciones bidireccional exigido para la operación del servicio, o no tenerlo en perfecto estado de funcionamiento.
13. Prestar el servicio de transporte escolar, sin acompañante.
14. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores.
15. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa o no reportar el plan de rodamiento semestralmente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
16. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento.
17. No acondicionar, en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.
18. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 56. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.
2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento para la operación del transporte.

3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo.
4. Exigir sumas de dinero por la desvinculación de los vehículos.
5. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, o que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.
6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.
7. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
8. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
9. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hay an consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
10. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
11. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
12. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.
13. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
14. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente el extracto de contrato.
15. Cobrar valor alguno por la expedición del extracto de contrato.
16. Expedir Extractos del Contrato sin la existencia real de los mismos.
17. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
18. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del contrato.

19. Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.
20. Prestar el servicio público de transporte en otra modalidad de servicio.
21. Despachar servicios sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias.
22. No tener Fondo de Reposición, ni reportar ante la autoridad competente los valores consignados.
23. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación.
24. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.
25. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.
26. Exceder la capacidad transportadora autorizada a la empresa.< /p>
27. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
28. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.
29. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.
30. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado semestralmente a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente.
31. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa, o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
32. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.
33. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas, reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
34. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.
35. Incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.
36. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SUBSECCIÓN D

Propietarios, Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Especial de Pasajeros por Carretera

Artículo 57. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad y aseo.
2. No contar con el dispositivo de control de velocidad o tener este en mal estado de funcionamiento.
3. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
4. No verificar que el sistema de comunicación bidireccional del vehículo se encuentra en perfecto estado de funcionamiento.
5. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
6. Realizar la operación sin llevar el Extracto del contrato.
7. Realizar la operación sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.
8. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente, cuando legalmente deban adoptarlo.

SECCIÓN 4

Infracciones para el Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros

SUBSECCIÓN A

Empresas de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal, Distrital o Metropolitano de Pasajeros

Artículo 58. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.
2. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.

3. No reportar semestralmente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente.
4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.
5. Permitir la operación de los vehículos, sin tener los elementos de identificación de rutas, el color o distintivo especial señalado por las autoridades para diferenciar el nivel de servicio o las tarifas que deben cobrar dichos automotores.
6. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial indicativo que se establezca, y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.
8. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
9. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
10. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
11. Prestar el servicio en un radio de acción diferente de aquel en el cual está autorizado sin portar la respectiva planilla de viaje ocasional.

Artículo 59. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajero urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
2. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa, o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
3. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor de los mismos haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite.

4. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.

5. Negarse, sin justa causa legal, a expedir los paz y salvos.

6. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.

7. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento.

8. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

9. No acondicionar, en todo vehículo de capacidad igual o superior a 20 pasajeros, dos (2) sillas, dotadas de cinturón de seguridad, lo más cercanas a las puertas de acceso y señalizadas adecuadamente, para uso preferencial por parte de los pasajeros con discapacidad.

10. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles, según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.

11. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

12. Prestar el servicio en un radio de acción diferente de aquel en el cual está autorizado sin portar la respectiva planilla de viaje ocasional.

13. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.

14. No implementar el plan de rodamiento del parque automotor de la empresa, o no reportar el plan de rodamiento semestralmente, o cuando sea modificado, a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.

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

16. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

17. No constituir fondo de reposición.

Artículo 60. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte de pasajero urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación o con esta vencida.

2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.
3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo.
4. Exigir sumas de dinero por desvinculación de los vehículos.
5. Modificar el nivel de servicio autorizado.
6. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, o que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.
7. No cumplir con la reglamentación que sobre recaudo electrónico de tarifa y control de flota expida la autoridad de transporte municipal.
8. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros o productos adicionales a los establecidos en la ley o el reglamento, para la operación del transporte.
9. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.
10. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
11. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; 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.
12. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas que hayan consumido alcohol o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
13. Permitir la prestación del servicio público de transporte excediendo la capacidad transportadora autorizada.
14. No mantener en operación los mínimos de capacidad transportadora autorizada.
15. Incumplir las condiciones de la autorización que haya otorgado la autoridad de transporte a los convenios de colaboración empresarial.
16. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.
17. Despachar servicios en rutas o recorridos no autorizados.

18. Permitir o tolerar el cambio del recorrido o trazado de la ruta que le ha sido autorizado.
19. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
20. Negarse, sin justa causa, a expedir oportunamente la Planilla de Despacho.
21. Cobrar valor alguno por la expedición de la Planilla de Despacho.
22. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.
23. Prestar el servicio en un radio de acción diferente de aquel en el cual está autorizado sin portar la respectiva planilla de viaje ocasional.
24. Disminuir injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50%.
25. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.
26. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
27. No vigilar o constatar que los conductores de los equipos vinculados, estén afiliados al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
28. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
29. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
30. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados, el cual debe ser reportado semestralmente a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente.
31. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
32. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos.
33. Permitir la prestación del servicio, llevando pasajeros de pie o excediendo la capacidad autorizada en número de pasajeros, establecida en la ficha de homologación.
34. No tener en operación el parque automotor mínimo accesible, de acuerdo a la ley o el reglamento.
35. No tener constituido fondo de reposición.

36. Dar uso indebido y/o manejar irregularmente, los dineros recaudados para el fondo de reposición.
37. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
38. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.
39. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas, reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
40. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.
41. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.
42. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SUBSECCIÓN B

Propietarios, Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Urbano Colectivo Municipal, Distrital o Metropolitano

Artículo 61. Serán sancionados los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte de pasajero urbano colectivo municipal, distrital o metropolitano, con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.
2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los vehículos.
3. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
4. No hacer el aporte correspondiente al Fondo de Reposición, cuando a ello haya lugar.
5. Negarse a operar el vehículo sin causa justificada.
6. Operar el equipo en un radio de acción diferente al autorizado sin la correspondiente planilla de viaje ocasional.
7. No portar la Planilla de Despacho en las rutas autorizadas.
8. No portar los documentos que soportan la operación de los vehículos.

9. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.

SECCIÓN 5

Infracciones para el Transporte Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

SUBSECCIÓN A

Empresas de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi

Artículo 62. Serán sancionadas con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio que se realice en el contrato social o solidario.
3. No mantener actualizada, frente a la autoridad de Inspección Vigilancia y Control de transporte competente, la relación del equipo con el cual presta el servicio público de transporte.
4. No expedir, mínimo mensualmente, a los propietarios de los vehículos vinculados, un extracto en el cual se discriminen los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto derivado del contrato de vinculación.
5. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas y horarios, o suministrar información engañosa, errada, inoportuna y/o incompleta.
6. No atender las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación, o no disponer de los mecanismos necesarios para ello.
7. Negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad acompañadas de su perro de asistencia, siempre y cuando este último vaya provisto del distintivo especial que establezca la ley y las características del perro y la tipología del respectivo vehículo permitan su transporte en forma normal.
8. No capacitar anualmente a todo el personal de conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
9. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

Artículo 63. Serán sancionadas con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No suministrar la información que le sea requerida, dentro de los plazos otorgados y que no repose en los archivos de la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente.
2. No gestionar, obtener o suministrar oportunamente los documentos que sustentan la operación de los vehículos, cuando el propietario, poseedor o tenedor del mismo haya entregado, dentro de los términos legales o reglamentarios, a la empresa, la documentación requerida para dicho trámite.
3. Cobrar a los propietarios de los vehículos, mayor valor por concepto de pago de la prima de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, al realmente facturado por la compañía de seguros, cuando a ello haya lugar.
4. Retener, por obligaciones contractuales o sin justa causa legal, los documentos que sustentan la operación de los vehículos.
5. Negarse, sin justa causa legal, a expedir paz y salvo.
6. No asumir una conducta diligente en caso de una emergencia o incidente, que busque contrarrestar las causas que la originaron, reducir los riesgos o restablecer la normalidad.
7. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la empresa, o los señalados por las disposiciones legales o reglamentarias vigentes sobre la materia.
8. Permitir la operación de los vehículos vinculados, sin portar los distintivos de la misma o los señalados por las disposiciones legales vigentes según la modalidad de servicio.
9. No Presentar, dentro de los primeros cuatro meses del año, el modelo de contrato que utilizará para la vinculación de los vehículos, el cual debe sujetarse a los parámetros establecidos en la reglamentación expedida por el Gobierno nacional para esta modalidad de servicio.
10. No reportar oportunamente a la autoridad de inspección, vigilancia y control de transporte competente la información de los conductores que se encuentren registrados ante la empresa.
11. Carecer de un programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos vinculados.
12. No suscribir los contratos de vinculación de los equipos conforme a los parámetros establecidos en la ley o el reglamento.
13. No iniciar la prestación del servicio en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.
14. No afiliar al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
15. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.

16. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.
17. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
18. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

Artículo 64. Serán sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados, a comprar acciones o participaciones de la empresa.
2. Exigir, constreñir u obligar, directa o indirectamente, a los propietarios de los vehículos vinculados o a los conductores, presentar y/o comprar seguros adicionales a los establecidos en la ley o reglamento para la operación del transporte.
3. Exigir sumas de dinero por la expedición de paz y salvo.
4. Exigir sumas de dinero por la desvinculación de los vehículos.
5. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos que no tengan en perfecto funcionamiento sus frenos, sistema de dirección, sistema de suspensión, sistema de señales visuales y audibles permitidas y el sistema de escape de gases; o que no demuestren un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, o que no cumplan con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.
6. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en vehículos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos con licencia de tránsito para un servicio diferente al público.
7. No mantener vigentes las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la ley o los reglamentos, que las ampare, incluyendo a todos los vehículos vinculados, de los riesgos inherentes a la actividad transportadora.
8. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; sin licencia de conducción, sin la licencia requerida para el tipo de vehículo que se opera, con licencia de conducción vencida, suspendida o cancelada.
9. Permitir la prestación del servicio en vehículos conducidos por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.
10. Permitir la prestación del servicio excediendo el número de pasajeros, de conformidad con lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación del vehículo.
11. Alterar la tarifa, cuando esta se encuentre regulada.

12. Prestar el servicio en un radio de acción diferente de aquel en el cual está autorizado sin portar la respectiva planilla de viaje ocasional.
13. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
14. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
15. No suministrar la Planilla de Viaje Ocasional o cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue.
16. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
17. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.
18. Permitir la prestación del servicio público de transporte en vehículos sin Tarjeta de Operación, sin portarla en el vehículo o con esta vencida.
19. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.
20. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
21. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.
22. Prestar el servicio público sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.
23. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.
24. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial debidamente aprobado por la autoridad competente.
25. Incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.
26. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SUBSECCIÓN B

Propietarios, Poseedores o Tenedores de los Vehículos de Transporte Individual de Pasajeros tipo Taxi

Artículo 65. Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi, que incurran en las siguientes infracciones:

1. No mantener el vehículo en óptimas condiciones de comodidad, higiene y aseo.
2. No aportar oportunamente los documentos necesarios para tramitar los documentos que soportan la operación de los equipos.
3. Negarse a prestar el servicio sin causa justificada.
4. No retirar los distintivos de la empresa de la cual se desvincula.
5. Operar el equipo en un radio de acción diferente al autorizado, sin portar la Planilla de Viaje Ocasional, portarla sin diligenciar o con tachones o enmendaduras
6. No portar la Tarjeta de Operación, portarla vencida o cuando hubiese quedado sin efectos por la desvinculación del vehículo.
7. No portar los documentos de transporte que sustentan la operación de los equipos.
8. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.
9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
10. Realizar la actividad del transporte sin estar constituido como operador o empresa autorizada para este fin.

SECCIÓN 6

Infracciones para el Transporte Masivo

Artículo 66. Será sancionada con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las empresas de transporte masivo, cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No afiliarse al sistema de seguridad social, a los conductores de equipos según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.

3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.

4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

Artículo 67. Será sancionado con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No presentar las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, de acuerdo con lo establecido por la ley o el reglamento.

2. No demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, conforme lo establece la ley y el reglamento.

3. No contratar directamente los conductores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.

4. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

5. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.

6. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

7. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 68. Será sancionado con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos con autorización para un servicio diferente al público.

2. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas; 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.

3. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por conductores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.

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

5. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
6. No disponer del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
7. Incumplir cualquiera las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.
8. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

CAPÍTULO III

Infracciones para el Transporte por Cable

Artículo 69. Las empresas de servicio público de transporte por cable serán sancionadas con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No afiliar a los operadores de los equipos vinculados, al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
2. No desarrollar, a través de las entidades autorizadas, los programas de medicina preventiva y capacitación establecidos por el Ministerio de Transporte.
3. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, operadores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
4. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.

Artículo 70. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. No informar a la autoridad de Inspección, Vigilancia y Control de transporte competente, cualquier cambio de sede o domicilio.
2. No contar con las pólizas exigidas por el régimen legal.
3. No demostrar y mantener el aseguramiento de calidad en la prestación del servicio público de transporte por cable, conforme lo establece la ley y el reglamento.
4. No contratar directamente los operadores de los equipos con los cuales se presta el servicio público.
5. Permitir, tolerar, autorizar o exigir una jornada de trabajo, de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte, superior a la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

6. No contar con equipos debidamente señalizados, o acondicionados o accesibles según lo establecido por la ley o el reglamento, para facilitar el transporte de las personas con discapacidad.

7. Negarse, sin justa causa, a prestar el servicio a personas con notoria discapacidad o movilidad reducida.

8. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 71. Los responsables del servicio serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) cuando se incurra en las siguientes conductas:

1. Operar sin certificado de conformidad o permiso de operación o habilitación.

2. Permitir la operación de los equipos por personas no idóneas, sin la licencia requerida para el tipo de equipo que se opera o con la misma vencida, suspendida o cancelada.

3. No contar con una ficha técnica de mantenimiento por cada uno de los equipos que contenga entre otros requisitos la identificación del mismo, fecha de revisión, reparaciones efectuadas reportes, control y seguimiento. La ficha no podrá ser objeto de alteraciones o enmendaduras.

4. No contar con los manuales de operación y seguridad exigidos por la normatividad que los rige.

5. No corresponder el diseño de los equipos, con el uso propuesto.

6. Carecer, no implementar o no ejecutar, el programa y sistema de mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos.

7. No contar los equipos con las especificaciones técnico-mecánica que exigen las normas internacionales y del fabricante. Así como las especificaciones técnicas del circuito los cuales deben corresponderse con el equipo.

8. Operar o permitir la operación de sus vehículos, por operadores que no se hayan realizado anualmente un examen médico para determinar la capacidad física, mental y de coordinación motriz a través de entidades certificadoras de personas.

9. Vincular a la empresa, o permitir la prestación del servicio, en equipos no homologados para esta modalidad de servicio por el Ministerio de Transporte o por quien haga sus veces, o equipos destinados para un servicio diferente al público.

10. Permitir la prestación del servicio en equipos tripulados por personas en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias alucinógenas.

11. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

12. Incumplir cualquiera de las normas establecidas por el Ministerio de Transporte en sus disposiciones reglamentarias.

13. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

CAPÍTULO IV

Infracciones para los Servicios Conexos al Transporte

SECCIÓN 1

Sociedades Portuarias y Operadores Portuarios

Artículo 72. Serán sancionadas con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades de tal manera que se generen privilegios o discriminaciones entre los usuarios de sus servicios.

2. Realizar prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma.

3. Realizar sus actividades por fuera de las zonas concesionadas o autorizadas por el concedente o por la autoridad competente.

4. Cambiar las condiciones de la concesión sin contar con la autorización previa del ente concedente.

5. Fijar las tarifas o modificarlas sin tener en cuenta los parámetros fijados por la ley o el reglamento o por fuera de los valores fijados por este, cuando se encuentre regulada.

6. Fijar la tarifa o modificarlas sin dar aviso previo a la Superintendencia de Puertos y Transporte de acuerdo con lo que establezca la ley o el reglamento.

7. Aplicar tarifas de manera discriminatorias en perjuicio de sus usuarios.

8. Realizar prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

9. Cobrar tarifas que no cubra los gastos de operación de una sociedad u operador portuario.

10. Prestar de manera gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa.

11. Realizar cualquiera de las actividades descritas en el Título V del Libro Primero del Código de Comercio sobre competencia desleal, y las normas que lo complementen o sustituyan.

12. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al usuario con discapacidad.

13. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.

14. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 73. Serán sancionadas con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las sociedades portuarias y operadores portuarios que incurran en las siguientes conductas:

1. Realizar sus actividades en contravía a las reglas de aplicación general establecidas por la ley o el reglamento.

2. Realizar actividades portuarias sin tener aprobado el Reglamento Técnico de Operaciones.

3. No implementar y operar el Sistema de Información Biométrico de Seguridad que reglamente la Superintendencia de Infraestructura y Transporte para todo aquel que ingrese o emplee sus instalaciones.

4. No dar cumplimiento al Reglamento Técnico de Operaciones que le haya sido aprobado.

5. No dar cumplimiento a las leyes o actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias por las autoridades portuarias.

6. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto de Puertos Marítimos o sus reglamentos.

7. No disponer o disponiendo de él, no operar escáner para la revisión de los contenedores y de la carga empacada, de acuerdo a las condiciones establecidas por la Superintendencia de Infraestructura y Transporte.

8. No cumplir las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia.

9. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

10. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

SECCIÓN 2

Terminales de Transporte de Pasajeros

Artículo 74. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No capacitar anualmente a todo el personal de información, vigilancia, aseo, expendedores de tiquetes, conductores y personal afín, en materias relacionadas con la atención integral al pasajero con discapacidad.
2. No contar con el personal capacitado para la atención de personas con discapacidad.
3. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 75. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No prestar los servicios propios del terminal relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, oportunidad, calidad y seguridad.
2. No elaborar el Manual Operativo.
3. No aplicar el Manual Operativo.
4. No distribuir, de acuerdo con la necesidad del servicio y la disponibilidad física, las áreas operativas.
5. No permitir al interior del terminal, el desempeño de sus funciones a las autoridades de transporte y tránsito respecto del control de la operación en general de la actividad transportadora.
6. No expedir oportunamente el documento que acredita el pago de la tasa de uso al vehículo despachado desde el terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera cuando se haya cancelado la respectiva tasa de uso.
7. No disponer, dentro de las instalaciones físicas del Terminal de Transporte, de los equipos, el personal idóneo y el área suficiente para efectuar exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados del respectivo Terminal.
8. No implementar y operar el Sistema de Información Biométrico de Seguridad que reglamente la Superintendencia de Infraestructura y Transporte para todo aquel pasajero que utilice sus instalaciones.
9. No suministrar a las Autoridades de Transporte de manera oportuna la información relacionada con la operación del transporte de pasajeros de acuerdo con los formatos, plazos y medios que para este fin establezca el Ministerio.
10. No cobrar las tasas de uso fijadas por el Ministerio de Transporte.
11. Permitir, dentro de las instalaciones de las terminales, el pregoneo de los servicios o rutas que prestan las empresas transportadoras.
12. No realizar la señalización y adecuación apropiada de sus instalaciones para el desplazamiento de personas con discapacidad.

Artículo 76. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los terminales de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No operar el terminal de acuerdo con los criterios establecidos por la ley o el reglamento.
2. No permitir el despacho de los vehículos de las empresas legalmente habilitadas y con permiso de operación en las rutas en origen, destino o tránsito.
3. Permitir el despacho de vehículos de empresas diferentes a aquellas debidamente habilitadas, en las rutas autorizadas o registradas ante el Ministerio de Transporte.
4. No implementar y operar el Sistema de Información Biométrico de Seguridad que reglamente la Superintendencia de Infraestructura y Transporte para todo aquel que ingrese o emplee sus instalaciones.
5. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.
6. Realizar cualquier actividad que viole el Estatuto Nacional del Transporte o sus reglamentos.

CAPÍTULO VI

Concesionarios de Infraestructura

Artículo 77. Serán sancionados con multa equivalente a trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que no atiendan en forma oportuna las peticiones, quejas o reclamos de los usuarios dentro de los 30 días calendario siguientes a la recepción de la reclamación o, no disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en los aspectos relacionados.

Artículo 78. Serán sancionados con multa equivalente a seiscientos (600) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención o, suministrar información engañosa, errada, inoportuna o incompleta.
2. No librar o expedir oportunamente el documento que acredita el pago de tarifas, peajes, tasa de uso y demás documentos que en desarrollo de sus funciones deba emitir.
3. No elaborar, aplicar y mantener actualizado su propio manual operativo o reglamento técnico de operaciones de conformidad con las disposiciones vigentes o las que se expidan para tal fin.
4. No suministrar de manera oportuna, la información solicitada, por el Ministerio de Transporte o por la autoridad competente de vigilancia, inspección y control.
5. Las demás que constituyan violación a las normas que las rige.

6. Obstaculizar la actuación de las autoridades de vigilancia, inspección y control.

Artículo 79. Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv), los concesionarios y administradores de infraestructura de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. Obstaculizar el desempeño de las funciones a las autoridades de transporte y tránsito y a las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control de la operación en general de la actividad transportadora.

2. Permitir o propiciar la realización de actividades prohibidas que afecten los principios de equidad, libre acceso, oportunidad, calidad y seguridad que deben aplicarse en el desarrollo de las funciones.

3. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

4. Prestar o permitir que se preste el servicio sin estar debidamente autorizado.

5. No mantener las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso de operación, licencia u otorgamiento del contrato de concesión.

6. Permitir la operación de la infraestructura de transporte, servicios conexos y complementarios sin atender los criterios y condiciones determinados por las normas que los rigen .

7. No prestar los servicios propios de la infraestructura, servicios conexos y complementarios relacionados con la actividad transportadora, en condiciones de equidad, libre acceso, oportunidad, calidad y seguridad.

8. Realizar cobros operacionales y no operacionales sin atender los parámetros y decisiones adoptadas por el Ministerio de Transporte o autoridad competente.

9. Realizar actividades o facilitar las condiciones que generen prácticas restrictivas de la competencia. En relación con las que no tengamos estén asignadas a la Superintendencia de Industria y Comercio.

10. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

Parágrafo. Las sanciones aquí previstas podrán imponerse sin perjuicio de las facultades que en virtud del contrato, puedan tener las entidades contratantes para aplicar las multas y demás facultades exorbitantes.

CAPÍTULO VII

Infracciones de las Autoridades Locales de Transporte

Artículo 80. Serán sancionados con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las autoridades de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los que están obligados por ley.
2. No suministrar a los usuarios información sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
3. Hacer caso omiso a las instrucciones impartidas por el Ministerio de Transporte u otra autoridad competente.
4. Impedir u obstaculizar las acciones de las autoridades que ejercen la vigilancia, inspección y control.
5. Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otra autoridad de transporte.
6. No disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.

Artículo 81. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes (smlmv) las autoridades de transporte que incurran en las siguientes conductas:

1. Extralimitarse en sus funciones o no llevar a cabo el procedimiento reglamentado.
2. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites de transporte que se adelantan ante dichos organismos.
3. Realizar trámites de transporte sin cumplir con los requisitos previstos por las normas o exigiendo más de los establecidos.
4. No adelantar dentro del término legalmente establecido, la actuación administrativa correspondiente por las infracciones de transporte que sean de su competencia.
5. No dar cumplimiento a los planes de mejoramiento concertados y/o aprobados por la autoridad competente.

CAPÍTULO VIII

Suspensión de la Licencia, Registro, Habilitación o Permiso

Artículo 82. La suspensión de licencia, registro, habilitación o permisos de las empresas de transporte o demás vigilados, se establecerá hasta por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:

1. Cuando el sujeto haya sido sancionado, más de tres veces en un período de un año entre la comisión de la primera infracción y la fecha en que quede ejecutoriada la tercera.

2. Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate.
3. En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados en un período de un año.

CAPÍTULO IX

Cancelación de la Licencia, Registro, Habilitación o Permiso

Artículo 83. La cancelación de la Licencia, Registro, habilitación o permiso de los vigilados, procederá en los siguientes casos:

1. Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad, una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas.
2. Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados.
3. Cuando en la persona jurídica del vigilado concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos.
4. Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del Orden Público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación.
5. Cuando dentro del término de tres años, posteriores a la ejecución de la sanción de suspensión, el vigilado sea encontrado responsable por la comisión de una nueva infracción que constituye causal de suspensión.
6. En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.
7. Cuando no se mantengan las condiciones que dieron origen a la habilitación, permiso, licencia, autorización o registro.

TÍTULO V

PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

CAPÍTULO I

Aspectos Generales

Artículo 84. Naturaleza. El procedimiento sancionatorio que aquí se regula es de naturaleza administrativa; en su desarrollo se aplicarán las disposiciones especiales de la presente ley, y en lo no previsto en ella, en su orden, las contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en el Código General del Proceso y en las demás normas de carácter legal que modifiquen o adicionen dichos códigos.

Artículo 85. Sujetos procesales. Los sujetos de esta actuación administrativa serán el investigado y/o su apoderado legalmente constituido y el Ministerio Público.

El quejoso y el informador no son parte en el proceso, pero podrán ampliar la queja presentada e impugnar las decisiones de la administración que dispongan el archivo de la investigación.

Artículo 86. Suspensión de Términos. El cómputo de los términos previstos para la actuación administrativa se suspenderá por la tramitación de una declaración de impedimento o recusación. Además, por situaciones de fuerza mayor o caso fortuito y demás eventos previstos en la ley.

Artículo 87. Impedimentos, Incompatibilidades y Conflicto de Intereses. El régimen de impedimentos, incompatibilidades y conflicto de intereses contenido en la Constitución y la ley, se entiende incorporado a la presente ley y su trámite se adelantará, según las previsiones del artículo 12 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, o las normas que lo modifiquen o adicionen.

Artículo 88. Deber de Colaboración. A las actuaciones desplegadas por las autoridades competentes en el trámite del proceso administrativo sancionatorio, los vigilados no podrán oponer reserva alguna, salvo en casos en que los hechos investigados gocen de reservas de ley declaradas mediante acto administrativo o judicialmente mediante providencia, estos actos o providencias deberán estar en firme y para sustentar la reserva el investigado allegara la constancia de ejecutoria del acto o providencia que declara la reserva.

Las autoridades y particulares en general deberán colaborar y facilitar el ejercicio de la potestad investigativa, dentro de aquella actuación.

Artículo 89. Medios de Prueba y Valoración Probatoria. En el proceso administrativo sancionatorio serán admisibles los medios de prueba previstos en el Código General del Proceso y en el Código de Procedimiento Penal.

De igual manera, se podrá comisionar a los contratistas y funcionarios de la entidad competente, para llevar a cabo la práctica de las pruebas decretadas.

Las autoridades competentes podrán contratar con terceros el recaudo de las pruebas, pero no su valoración.

Las pruebas deberán apreciarse y valorarse en forma conjunta, mediante las reglas de la sana crítica.

CAPÍTULO II

Inicio de la Actuación Administrativa Sancionatoria

Artículo 90. Actuación Administrativa Sancionatoria. La actuación administrativa sancionatoria se adelantará:

1. Por informe de transporte elaborado por los cuerpos especializados de control operativo de transporte o el documento que haga sus veces.

2. De oficio.

3. A solicitud de parte.

4. Por traslado de otras autoridades.

5. Por queja de cualquier ciudadano acompañada de cualquier medio de prueba que ofrezca credibilidad.

Artículo 91. Notificación por Correo. Todas las notificaciones que deban realizarse en el proceso sancionatorio de transporte, que no correspondan a notificación por estrados, deberán realizarse, enviando la copia del acto administrativo por correo, cuando se trate de personas jurídicas de derecho privado, a la dirección registrada por el vigilado en el certificado de existencia y representación legal expedido por la cámara de comercio respectiva, cuando se trate de personas jurídicas de derecho público, a la dirección que aparezca en su página web, y cuando se trate de personas naturales, a la última dirección que haya reportado a la autoridad de supervisión, si no tiene dirección registrada allí, se hará en la dirección que aparezca en el RUNT.

Artículo 92. Informes. Los informes de las autoridades de transporte 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; adicional, de ser posible, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción.

Parágrafo. 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.

LIBRO QUINTO

PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO

TÍTULO I

PROCEDIMIENTO ORDINARIO

Artículo 93. Procedencia. Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte o a cualquiera de las normas que regulan las diversas actividades objeto de inspección, vigilancia y control cuya consecuencia jurídica sea la suspensión o cancelación de licencia, registro, habilitación o permiso, de acuerdo con la presente ley, se agotará el siguiente procedimiento ordinario:

1. La autoridad competente en forma inmediata decretará la apertura de investigación, si tiene la información mínima suficiente para hacerlo, mediante resolución motivada, contra la que no procede recurso alguno, salvo los que procedan respecto de las medidas preventivas o cautelares que sean tomadas dentro del mismo auto de apertura. Todo auto mediante el cual se realiza la apertura de investigación deberá contener como mínimo:

- a) La determinación de que la investigación se adelantará mediante el procedimiento ordinario;
- b) Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación;
- c) Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprenden. En todo caso, se respetará el derecho de contradicción;
- d) La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios por parte del funcionario;
- e) La orden de notificación del acto administrativo que ordena la apertura de la investigación, la cual se efectuará en los términos del artículo 56 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

2. El Auto de apertura de investigación deberá ser notificado por correo, entendiéndose surtida esta al día siguiente de su entrega; disponiendo el investigado de un término de diez (10) días hábiles para que, por escrito, por medio físico o electrónico, responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere, las cuales solo se decretarán si son pertinentes y conducentes.

3. Si transcurrido el término de los diez (10) días, no compareciere el presunto responsable, se entenderá legalmente vinculado al proceso, sin perjuicio de que posteriormente pueda comparecer o designar apoderado en cualquier momento procesal, evento en el cual asumirá el proceso en el estado en que se encuentre.

4. Agotado el término de traslado, se decretarán las pruebas que hayan sido solicitadas o las que de oficio considere el funcionario investigador. Contra el auto que deniega la práctica de pruebas solo procede el recurso de reposición, el cual deberá ser presentado dentro de los tres días siguientes a su notificación.

5. Las pruebas decretadas deberán evacuarse dentro de los veinte (20) días siguientes a haberse ejecutoriado el acto que las decreta, prorrogables hasta por la mitad del inicialmente fijado, por una sola vez. Estos términos podrán ser omitidos, si al momento del estudio sobre el decreto de pruebas, se evidencia que todas las necesarias para resolver, ya se encuentran en el proceso por haber sido aportadas por las autoridades o alguna de las partes, lo cual deberá indicarse en el auto que se profiera para el efecto.

6. Agotada la etapa probatoria, se emitirá decisión de fondo mediante acto administrativo motivado.

7. La notificación del acto administrativo decisorio se efectuará por correo, contra el cual procederán los recursos administrativos dentro del término de los cinco (5) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación.

8. Contra el acto decisorio proceden los recursos de reposición y apelación en el efecto suspensivo, debiendo ser interpuestos dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación.

TÍTULO II

PROCEDIMIENTO VERBAL

Artículo 94. Cuando la autoridad de supervisión reciba un informe de infracciones al transporte expedido por un servidor público, una queja de parte de cualquier ciudadano acompañada de cualquier medio de prueba que ofrezca credibilidad, un informe de cualquier autoridad pública o tenga información que le permita inferir que posiblemente se ha cometido una infracción a las normas de transporte o sus servicios conexos, que de acuerdo con la presente ley tenga una sanción diferente a la suspensión o la cancelación, deberá seguirse el procedimiento previsto por el presente capítulo.

Artículo 95. Auto de apertura e imputación. La autoridad competente en forma inmediata mediante auto que no será susceptible de recurso alguno decretará la apertura de investigación, dicho auto deberá contener como mínimo:

1. La determinación de que la investigación se adelantará mediante el procedimiento verbal;
2. Fundamentos jurídicos que sustentan la apertura y desarrollo de la investigación;
3. Determinación de los cargos que se formulan, los cuales podrán variar si de los elementos del proceso así se desprenden. En todo caso, se respetará el derecho de contradicción;
4. La solicitud de los documentos o antecedentes que se consideren necesarios por parte del funcionario;

El auto de apertura de investigación deberá ser notificado por correo electrónico, tratándose de personas jurídicas y por correo físico, tratándose de personas naturales y deberá remitirse junto con las pruebas que sustenten la apertura, entendiéndose surtida esta al día siguiente de su entrega.

Artículo 96. Una vez ocurrida la infracción o notificado el auto de apertura, si el presunto responsable acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Cancelar, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación del auto de apertura, el cincuenta por ciento (50%) de la multa, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la ley está obligado a tenerlo.
2. Cancelar dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del auto de apertura, el setenta y cinco por ciento (75%) de la multa, siempre y cuando se encuentre a paz y salvo por sanciones de transporte y tenga aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la ley está obligado a tenerlo.
3. Cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa, más los intereses moratorios a que haya lugar.

Si el presunto responsable no acepta voluntariamente la infracción, podrá solicitar, vía electrónica o telefónica, de acuerdo a la reglamentación que expida la Superintendencia de Infraestructura y transporte, la programación de día y hora para la realización de la audiencia

de que trata el presente capítulo, entendiéndose que queda notificado de la misma a través del correo electrónico que le indique fecha y hora a la dirección electrónica que aporte al momento de la solicitud. Si transcurridos veinte (20) días calendario después de la notificación del auto de apertura, el presunto responsable no ha solicitado la fecha para la audiencia, se entenderá vinculado al proceso, pudiendo la autoridad competente constituirse en la misma para continuar el procedimiento.

Parágrafo. 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.

Artículo 97. Audiencia. En el día y hora fijados para la celebración de la audiencia, se dará lectura al auto de apertura del proceso verbal, procediéndose a escuchar en la misma diligencia, los descargos al presunto infractor.

En la misma audiencia se decidirá sobre la solicitud de pruebas realizada por el presunto infractor y se decretarán las conducentes y pertinentes para el esclarecimiento de los hechos.

Igualmente, se decretarán de oficio las pruebas que el funcionario competente estime conducentes y pertinentes.

Contra la decisión que niegue las pruebas solicitadas en el proceso verbal procede el recurso de reposición, el cual se sustentará y decidirá de plano en la misma audiencia.

Si se tratare de pruebas que no pudieren practicarse en el curso de la audiencia, esta se suspenderá por un lapso de diez (10) días hábiles, prorrogables hasta por otro tanto, y se dispondrá lo necesario para su práctica dentro de ese plazo.

Artículo 98. Representación judicial. Si el investigado así lo desea o para los eventos en que no pudiere comparecer a la audiencia, podrá designar apoderado que lo represente.

El apoderado designado deberá ser abogado titulado.

Artículo 99. Fallo. Terminadas las intervenciones y practicadas las pruebas, el funcionario competente proferirá, en la misma audiencia, o en una posterior, en caso de ser necesario y de manera motivada, el fallo definitivo. Para tal efecto, la audiencia se podrá suspender por un término máximo de cinco (5) días hábiles, sin perjuicio de lo previsto para las pruebas, al cabo de los cuales se reanudará y se procederá a dictar el fallo correspondiente, el cual se notificará en estrados.

Contra dicho fallo se podrán presentar y sustentar los recursos administrativos dentro de la audiencia.

Las actuaciones adelantadas en audiencia serán grabadas en medio magnético o digital, y se firmará acta de constancia de su realización, suscrita por quienes en ella intervinieron.

Contra la providencia de fallo procede siempre el recurso de reposición, el recurso de apelación procederá contra aquellas que imponen multas superiores a veinte (20) salarios

mínimos mensuales legales vigentes ante el superior jerárquico, debiendo interponerse y sustentarse en la misma audiencia.

LIBRO SEXTO

DISPOSICIONES FINALES

TÍTULO I

DISPOSICIONES ESPECIALES

Artículo 100. Sistema integrado de información sobre las multas de transporte. Con el propósito de contribuir a la efectividad y cumplimiento de las normas de transporte y al mejoramiento de los ingresos de los municipios, distritos, áreas metropolitanas y la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, la Superintendencia de Infraestructura y Transporte deberá implementar, operar y mantener actualizado, directamente o a través de un tercero, a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas de transporte (SMT), para lo cual se destinará el 5% del valor cancelado, por la administración del sistema, cuando se cancele el valor adeudado.

Artículo 101. Caducidad de la acción sancionatoria administrativa. La facultad para imponer sanciones atribuida mediante la presente ley, caducará si transcurridos doce (12) meses desde la comisión de la infracción, no se ha proferido acto administrativo de apertura.

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 haya cesado el deber de actuar.

Artículo 102. Prescripción del proceso y de las sanciones. La prescripción del proceso administrativo sancionatorio ocurrirá si transcurridos tres (3) años a partir de la fecha en que se expidió el acto administrativo de apertura del proceso y pliego de cargos, no se ha proferido decisión de primera instancia debidamente notificada.

La ejecución de las sanciones prescribirá en un periodo de cinco (5) años, contados a partir de la ejecutoria del acto que la impuso.

Artículo 103. Función de cobro coactivo. La Superintendencia de Infraestructura y 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.

Parágrafo. La Superintendencia de Infraestructura y Transporte y las demás autoridades de supervisión podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.

Artículo 104. Titularidad de las multas. Las multas serán de propiedad exclusiva de las autoridades que las imponen, salvo en lo que corresponde a los particulares en quienes se

delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas y lo que corresponda a quien implemente, opere y mantenga el Sistema de Información de Multas de Transporte.

Artículo 105. Carácter de policía judicial. Los servidores públicos de la Superintendencia de Puertos y Transporte y las otras autoridades competentes que realicen funciones de vigilancia, inspección y control, o que estén comisionados tendrán funciones de policía judicial exclusivamente para las materias que regula esta ley.

Artículo 106. Otros sujetos de inspección, vigilancia y control. Para aquellos sujetos no contemplados en esta disposición o que se creen en el futuro, cuyas actividades y funciones se enmarquen dentro de la presente ley, se les aplicarán los procedimientos y las sanciones previstas en la presente ley, teniendo en cuenta la actividad que realicen.

Artículo 107. Obligación de suministrar información. Los sujetos vigilados estarán obligados a entregar la información que les sea requerida por la Superintendencia de Infraestructura y Transporte, sin que puedan oponer reserva alguna, en la forma y términos que esta determine mediante reglamentación general que para el efecto expida.

TÍTULO II

REMISIÓN NORMATIVA Y EL RÉGIMEN TRANSITORIO

Artículo 108. Remisión normativa. En los aspectos no regulados en la presente ley, se aplicarán, en su orden, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el Código General del Proceso, el Código de Procedimiento Penal y el Estatuto Tributario.

Artículo 109. 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, tanto estos expedientes como los actos administrativos que impongan multa, serán condonados sin perjuicio de la aplicación del principio de favorabilidad y del decaimiento del acto administrativo, de acuerdo con lo estipulado en el siguiente artículo.

Artículo 110. A partir de la promulgación de la presente ley y por un término de seis (6) meses, todos los infractores a las normas de transporte que hayan sido sancionados con multa, impuesta antes de la promulgación de la presente ley y tengan pendiente su pago, podrán acogerse a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del valor de la deuda, siempre y cuando tengan aprobado el respectivo Plan Estratégico de Seguridad Vial, si de acuerdo con la ley estén obligados a adoptarlo.

También podrán ser beneficiarios de esta medida, a quienes les hayan impuesto un informe de infracciones al transporte de acuerdo con la Resolución número 10800 de 2003 expedida por el Ministerio de Transporte, aun cuando no se les haya notificado el auto de apertura, y a quienes ya están vinculados formalmente en investigaciones administrativas.

Parágrafo 1º. Para efectos de determinar el valor a pagar por parte de quienes se encuentren en el supuesto previsto en el segundo inciso del presente artículo, la autoridad de supervisión

tomará la multa que de acuerdo a la presente ley se prevea para la infracción que se le endilga y a ella se le aplicará el respectivo descuento.

Parágrafo 2º. 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.

TÍTULO III

VIGENCIA Y DEROGATORIAS

Artículo 111. Vigencia y Derogatorias. La presente ley rige a partir de la publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias en materia de sanciones, en especial las contenidas en el Capítulo IX, del Título I de la Ley 336 de 1996.

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

De los honorables Representantes,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene por objeto establecer el Régimen Sancionatorio del Transporte y sus Servicios Conexos, determinando las autoridades competentes para ejercer la potestad sancionatoria en materia de transporte y sus servicios conexos, los sujetos, las infracciones objetivas y subjetivas, las sanciones, medidas correctivas y preventivas, así como los procedimientos que han de seguirse ante la comisión de una infracción, para imponer las sanciones respectivas.

2. INTRODUCCIÓN

En nuestros días, con ocasión a la intensificación de fenómenos como la globalización, el crecimiento en el tamaño y número de los centros urbanos y la metropolización, cada vez se ha hecho más necesario hablar de la idea de movilidad, tomando protagonismo evidente en la agenda Pública de los Administradores en todo el mundo.

Hablar de movilidad implica referirse al núcleo esencial del derecho a la libre locomoción, constitucionalizado en nuestra estructura dogmática por el artículo 24 Superior y se refiere esencialmente a la facultad que tiene toda persona para desplazarse o desplazar sus bienes de un lugar a otro de acuerdo a sus necesidades, en las condiciones que lo requiere, sin que elementos o agentes externos lo impidan o retrasen. Como puede evidenciarse de su acepción misma y trayendo a colación la jurisprudencia constitucional, se considera como derecho

fundamental en la medida que puede constituirse en presupuesto para el ejercicio de otros derechos fundamentales.[1][1]

Ahora bien, desde el punto de vista técnico, a la idea de movilidad se le han atribuido diferentes alcances o dimensiones o conceptos que están involucrados dentro de su acepción misma, por ello se habla comúnmente de sus dos dimensiones esenciales, diferentes y diferenciables, el tránsito y el transporte y de su atributo fundamental, la seguridad.

El tránsito es entendido como la forma o manera en que los diferentes componentes de la movilidad (personas, vías y vehículos) interactúan en un momento determinado en función del desplazamiento de sus actores.

La seguridad por su parte es el atributo o condición esencial que debe tener la movilidad, en la medida que constituye la garantía o certeza que deben tener todas las personas de poderse desplazar o trasladar sus bienes en el tiempo, forma y condiciones en que sus necesidades lo requieren sin que resulten afectados, dañados, lesionados o averiados.

Pero como se indicó anteriormente, otra de las dimensiones de la movilidad es el transporte, comportamiento humano consistente en trasladar personas o mercancías de un punto a otro, el cual, cuando se realiza con un ánimo de lucro recibe la forma de transporte público, pero cuando se realiza en ejercicio del derecho de libre locomoción sin percibir remuneración alguna, recibe la forma de transporte privado.

Desde el punto de vista técnico, en el transporte se involucran tres conceptos estructurales que permiten clasificarlo y particularizarlo, dichos conceptos son: (i) modo de transporte, (ii) medio de transporte y (iii) nodo de transporte.

El Modo de transporte corresponde al espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transita el respectivo medio de transporte; el Medio de transporte es el equipo a través del cual se realiza el traslado de personas o mercancías de un lugar, sus características y condiciones dependen del modo de transporte, pueden ser naves, aeronaves, equipos férreos, vehículos, entre otros; y el Nodo de Transporte es la infraestructura en la cual se desarrollan actividades que permiten el intercambio de uno o más medios o modos de transporte, tales como puertos, aeropuertos, estaciones, entre otros.

La interacción de estos tres elementos, tal como se indicó anteriormente permiten poder segregar las diferentes formas de transporte que llevan a hablar modalidades de transporte que se diferencian para efectos de su regulación, operación y ejecución.

En virtud de lo anterior podemos hablar de la existencia de cuatro modalidades de transporte a saber: transporte aéreo, transporte acuático, transporte terrestre y transporte por cable, hablándose por parte de algunos también del transporte por ductos que no es objeto de regulación en el proyecto de ley que nos atañe por tratarse de una materia con condiciones especiales de operación que no sigue las reglas de las demás modalidades aquí relacionadas.

El transporte acuático a su vez puede ser transporte marítimo y transporte fluvial; el transporte terrestre puede ser transporte férreo o ferroviario y transporte terrestre automotor.

El transporte terrestre automotor tiene una subclasificación que vincula el espacio físico donde se realiza y lo que se transporta, por ello se habla de transporte terrestre automotor de carga, transporte terrestre automotor mixto (de radio de acción nacional o de radio de acción municipal, distrital o metropolitano), y transporte terrestre automotor de pasajeros, el cual a su vez puede ser transporte terrestre automotor de pasajeros internacional, transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, transporte terrestre automotor especial de pasajeros, transporte masivo y transporte terrestre automotor urbano de pasajeros (el cual puede ser transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros de radio de acción municipal, distrital o metropolitano y transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos tipo taxi).

Ahora bien, cuando hablamos de transporte, para efectos de vincular la operación de las diferentes modalidades entre sí, se hace necesario la operación de los nodos de transporte, siendo estos un medio para asegurar la intermodalidad, es por ello que se considera que los servicios prestados en función de dicha finalidad se denominan servicios conexos al de transporte y por ello se deben vincular al presente proyecto de ley.

3. PRESENTACIÓN

Teniendo en consideración lo planteado en la parte introductoria de la presente exposición de motivos, aunada a la trascendental importancia que el transporte ha venido tomando en los últimos años debido a la creciente interacción humana y mercantil que se viene presentando en el país y en el mundo, se ha visto que cada día son más las personas, naturales o jurídicas, que prestan el servicio de transporte, constituyéndose este, tal como lo ha indicado la jurisprudencia nacional en un servicio público esencial en la medida que pretende satisfacer una necesidad esencial del ser humano como es el derecho a la movilidad.

Este notable impacto económico y social de la actividad de transporte, sumado a que sus condiciones de operación lo constituyen en una actividad que ha sido considerada como riesgosa o peligrosa por la legislación y la jurisprudencia, han llevado a considerar que la operación del transporte es una actividad altamente regulada, desde el punto de vista de su organización, de su operación y obvio, su prestación al usuario. Por ello, el legislador le ha entregado al ejecutivo una intensa labor de regulación técnica, económica y operativa del sector que se ha desarrollado vía reglamentaria a través de una gran cantidad de decretos, infinidad de resoluciones emitidas por el Ministerio de Transporte, la unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa, entre otros.

La referida regulación no tiene un propósito diferente a asegurarle a los usuarios una infraestructura y servicios de transporte y sus actividades conexas de calidad, seguro, eficiente, accesible y respetuoso de los principios demarcados por las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

Pero desafortunadamente se han encontrado fisuras en este proceso, no en el de la construcción de la regulación, sino en su aplicación, y ello se debe, entre otras cosas a la falta de certidumbre y claridad en las consecuencias del incumplimiento de las reglas de funcionamiento, organización, operación y prestación del servicio de transporte que permita garantizar que quienes están autorizados para prestar el servicio lo hagan cumpliendo con los

propósitos del sector, sino también que se establezcan instrumentos claros para atacar fenómenos que están amenazando la sostenibilidad misma del sector como es la informalidad.

Y es que dentro de la estructura sociológica del ordenamiento jurídico se ha considerado que la estructuración deontológica de la norma es esencial para su cumplimiento, pero, lo que se hace también necesario para garantizar dicho cumplimiento o efectividad de la norma, es el establecimiento de herramientas jurídicas que permitan persuadir al destinatario de su cumplimiento.

Dicha persuasión puede llevarse a cabo a través de la divulgación de la norma, la generación de hábitos de cumplimiento de la misma, pero también por medio de la creación de un régimen que, en términos claros, le indique al destinatario de la norma, cuáles son las consecuencias jurídicas de su inobservancia, los componentes para determinarla y el procedimiento que ha de seguirse para ejecutarla.

De nada le sirve a un sector tener un marco regulatorio, si no existen consecuencias por su incumplimiento, o si existiendo, no tienen las autoridades las herramientas para declararlo y ejecutar las sanciones que impone.

Es por todo lo anterior que el presente Proyecto de ley, pretende entregarle al sector un régimen sancionatorio integral para el transporte y sus servicios conexos que incluya los cinco elementos esenciales de este:

¿(i) las autoridades encargadas de conocer los incumplimientos de las normas de transporte, con un sistema de competencias claro, (ii) los sujetos que pueden cometer infracciones al transporte u sus servicios conexos y que por tanto se les pueden imponer las sanciones, (iii) el régimen de infracciones que permita establecer los supuestos de hecho en que deben incurrir los sujetos para hacerse acreedores a las sanciones, (iv) el régimen de sanciones que determina las consecuencias jurídicas que se dan cuando se incurre en el régimen de infracciones, y (v) el procedimiento sancionatorio, es decir, el conjunto etapas y pasos que deben seguir las autoridades competentes ante la comisión de una infracción por parte de un sujeto para imponer la sanción correspondiente¿.

4. ANTECEDENTES

El Congreso de la República expidió en el año 1993 la Ley 105, piedra angular del sector de la movilidad en Colombia, en la medida que por medio de este instrumento legal se dictaron disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyeron competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamentó la planeación en el sector transporte y se delinearon los principios fundamentales del Sector (artículo 2º) y los principios del transporte público (artículo 3º).

El Capítulo IV de esta ley se denominó "Sanciones" y dispuso:

¿Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

1. Amonestación.
2. Multas.
3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.
6. Inmovilización o retención de vehículos.¿[2][2]

Como puede verse, esta disposición comienza a entregar elementos básicos para la construcción de un régimen sancionatorio, pero siendo insuficiente en la medida que no reguló los demás aspectos, que como se verá más adelante, son de reserva legal.

Siendo la Ley 105 de 1993, como se indicó, piedra angular del sector, es de anotar que para la construcción del Régimen Sancionatorio que se pone a consideración del honorable Congreso de la República se tuvieron en consideración dichos elementos para guardar coherencia legislativa.

Fruto del mandato contenido en el artículo 10 de la Ley 105 de 1993, el Gobierno Nacional pone a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley contentivo del Estatuto Nacional del Transporte, el cual, luego de intensos debates, se convierte en la Ley 336 de 1996. El Estatuto Nacional del Transporte o Ley 336 de 1996, pretendió legislar de manera integral el sector, entregando las bases esenciales para que el Gobierno, por vía reglamentaria, regulara los aspectos operativo, organizacional, técnico, y económico en cada una de las modalidades.

En materia sancionatoria, la ley estableció un capítulo noveno denominado ¿Sanciones y Procedimiento¿ en el cual se ocupó de definir el concepto de amonestación, estableció los intervalos de las multas de acuerdo a la modalidad de transporte, determinó de manera muy general algunos supuestos de hecho constitutivos de infracciones de transporte, fijó las causales de suspensión y de cancelación de la habilitación, permiso o registro de los operadores de transporte así como las causales de inmovilización, y determinó un procedimiento para la imposición de las sanciones.

Estableció la Ley 336 de 1996:

Artículo 44. De conformidad con lo establecido por el artículo 9º de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrán en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.

Artículo 45. La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.

Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto no le haya dado cumplimiento a la amonestación;
- b) En caso de suspensión o alteración parcial del servicio;
- c) En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante;
- d) En los casos de incremento o disminución de las tarifas o de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, eventos en los cuales se impondrá el máximo de la multa permitida, y
- e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

Parágrafo. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte:

- a) Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes; ☐
- b) Transporte fluvial: de uno (1) a mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes; ☐
- c) Transporte marítimo: de uno (1) a mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes; ☐
- d) Transporte férreo: de uno (1) mil quinientos (1.500) salarios mínimos mensuales vigentes, y ☐
- e) Transporte aéreo: de uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales vigentes.

Artículo 47. La suspensión de licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, se establecerá hasta por el término de tres meses y procederá en los siguientes casos:

- a) Cuando el sujeto haya sido multado a lo menos tres veces, dentro del mismo año calendario en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la adopción de la medida, y ☐

b) Cuando dentro de la oportunidad señalada no se acrediten las condiciones exigidas para mejorar la seguridad en la prestación del servicio o en la actividad de que se trate. [2]

Artículo 48. La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos:

a) Cuando se compruebe por parte de la autoridad de transporte competente que las condiciones de operación, técnicas, de seguridad, y financieras, que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad una vez vencido el término, no inferior a tres meses, que se le conceda para superar las deficiencias presentadas; [2]

b) Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora; [2]

c) Cuando en la persona jurídica titular de la empresa de transporte concurra cualquiera de las causales de disolución contempladas en la ley o en sus estatutos; [2]

d) Cuando la alteración del servicio se produzca como elemento componente de los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas, o como factor perturbador del orden público, siempre que las causas mencionadas sean atribuibles al beneficiario de la habilitación; [2]

e) En los casos de reiteración o reincidencia en el incremento o disminución de las tarifas establecidas, o en la prestación de servicios no autorizados, después de que se haya impuesto la multa a que se refiere el literal d), del artículo 49 de esta ley; [2]

f) Cuando dentro de los tres años anteriores a aquel en que se inicie la investigación que pudiese concluir con la medida, se haya decretado la suspensión a lo menos en dos oportunidades, y [2]

g) En todos los demás casos en que se considere, motivadamente, que la infracción presenta signos de agravación en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se produjo, teniendo en cuenta los efectos nocivos ocasionados a los usuarios y a la comunidad.

Artículo 49. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

a) Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente;

b) Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, licencia, registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas; [2]

c) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y solo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;

d) Por orden de autoridad judicial; [2]

e) Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que preste un servicio no autorizado. En este último caso,

el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes; [2]

f) Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga; [2]

g) Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de mercancías presuntamente de contrabando, debiendo devolverse una vez que las mercancías se coloquen a disposición de la autoridad competente, a menos que exista orden judicial en contrario; [2]

h) Cuando se detecte que el equipo es utilizado, para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución, e [2]

i) En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

Parágrafo. La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.

Artículo 50. Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:

a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos; [2]

b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y [2]

c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica.

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

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

Artículo 52. Confiérese a las autoridades de transporte la función del cobro coactivo de las sanciones pecuniarias impuestas en virtud de lo dispuesto por la Ley 105 de 1993, por la presente ley y por las normas con ellas concordantes transcurridos treinta días después de ejecutoriada la providencia que las establezca, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil.[3][3]

A la vista de un simple observador podría considerarse que si se conjugan los elementos entregados por las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, ello sería suficiente para la construcción de un régimen sancionatorio en materia de transporte y sus servicios conexos, no obstante la realidad, materializada en varios amagos de normativa por vía reglamentaria, nos han demostrado fehacientemente que ello lejos está de ser verdad.

La Ley 336 de 1996 le otorgó al Presidente de la República, dentro de su facultad reglamentaria, conforme al numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, la potestad para expedir los reglamentos en cada una de las modalidades de transporte. En ejercicio de dicha potestad, el Gobierno Nacional, en el año 1998 expide los denominados Decretos Quince donde reglamentó diferentes modalidades de transporte, especialmente aquellas relacionadas con el transporte terrestre automotor (Decreto número 1553 transporte público terrestre automotor en vehículos taxi, Decreto número 1554 transporte público terrestre automotor de carga, Decreto número 1556 transporte público terrestre automotor especial, Decreto número 1557 transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, Decreto número 1558 transporte público terrestre automotor colectivo). Cada una de estas disposiciones reglamentarias, estableció un capítulo definido para el régimen sancionatorio, buscando obtener mayores instrumentos jurídicos para hacer cumplir la regulación, lo cual no hace más que evidenciar la insuficiencia de los dispositivos legales en esta materia.

Posteriormente, y fruto de una gran cantidad de debates y discusiones con cada uno de los subsectores correspondientes a cada modalidad, en febrero de 2001 se expiden los denominados 170s, que reglamentaron nuevamente cada una de las modalidades, pero con una particularidad, en cada una de las modalidades ya no se reguló lo relacionado con el régimen sancionatorio sino que se expidió uno solo para todas las modalidades, es decir, el Decreto número 176 de 2001, Por el cual se establecen las obligaciones de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor, se determina el régimen de sanciones y se dictan otras disposiciones. En este dispositivo reglamentario se establecieron:

¿ Las obligaciones y prohibiciones generales de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros.

¿ Las obligaciones y prohibiciones específicas para cada modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor.

¿ El régimen de las sanciones.

¿ El procedimiento sancionatorio.

¿ Regulación de la inmovilización.

Una disposición con tal nivel de especificidad en materia sancionatoria no hace otra cosa que ratificar históricamente la necesidad que ha tenido el sector de darle alcance a las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 dada su insuficiencia en esta materia.

Posteriormente, en el mes de noviembre de 2003, el Gobierno Nacional expide el Decreto número 3366 de 2003 ¿Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos¿. En

el mencionado decreto se actualiza y se hace más específica la regulación introducida por el Decreto número 176 de 2001 en materia sancionatoria.

Con fundamento en el anterior decreto y con la reglamentación que por medio de la Resolución número 10800 de 2003 del Formato de Informe a las Infracciones al Transporte, comenzó a darse aplicación en todo el país a este instrumento.

No obstante lo anterior y aun cuando parece haberse encontrado un instrumento que podía facilitar la efectividad de las normas de transporte, esta herramienta se comienza a erosionar jurídicamente fruto de diferentes fallos judiciales de la jurisdicción de lo contencioso administrativo que comenzó a declarar la nulidad y la suspensión provisional de diferentes normas contenidas en el Decreto número 3366 de 2003, sustentadas tales decisiones, en su gran mayoría en el carácter de reserva legal que tienen los asuntos sancionatorios, presentándose en la actualidad una situación en la cual, si bien el Decreto número 3366 de 2003 no está ni derogado ni declarado nulo en su integridad, hay una completa incertidumbre jurídica para los actores del sector en tanto aplicar el decreto puede implicar un riesgo jurídico para cualquier sanción que se imponga, deviniendo entonces el instrumento en ineficaz y debiéndose recurrir nuevamente a los incipientes elementos que otorgan las Leyes 105 y 336 para poder ejercer la función sancionatoria por parte de las autoridades de transporte con los ya referenciados efectos.

5. EL RÉGIMEN SANCIONATORIO

Se ha considerado que un Régimen Sancionatorio es un conjunto de disposiciones que regulan de manera integral todos los elementos que permiten hacer efectiva a través de la vía coercitiva una determinada regulación.

En tal perspectiva y tal como se indicó en líneas anteriores se ha indicado que los elementos esenciales de cualquier régimen sancionatorio son: (i) Autoridades, (ii) Sujetos, (iii) régimen de infracciones, (iv) régimen de sanciones, y (v) procedimiento sancionatorio.

5.1. Autoridades

Hace referencia a la definición de las autoridades o servidores públicos a quienes se les asigna la aptitud legal para conocer de las infracciones e imponer las sanciones previstas, teniendo en consideración factores funcionales, territoriales y de la naturaleza de la infracción.

5.2. Sujetos

Está relacionado con las personas, naturales o jurídicas, que al realizar las conductas definidas como infracciones, pueden ser vinculadas a los procedimientos sancionatorios y pueden ser declaradas responsables y por tanto ser destinatarias de las sanciones.

5.3. Régimen de Infracciones

Es el conjunto de disposiciones de orden legal que determina los supuestos de hecho o las conductas que, al ser desplegadas por los sujetos, pueden dar lugar a la imposición de una sanción.

5.4. Régimen de Sanciones

Son las consecuencias jurídicas que se imponen ante la comisión de una infracción a las normas puede determinarse como un monto pecuniario o cualquier otra consecuencia que permita persuadir al infractor de no realizar la conducta o no volver a cometerla.

5.5. Procedimiento Sancionatorio

Es el conjunto de fases, etapas o trámites procesales que deben realizar las autoridades competentes ante la comisión de una infracción para, respetando el debido proceso, determinar su responsabilidad o no en la infracción.

6. MARCO CONSTITUCIONAL

El artículo 24 de la Constitución Política consagra como derecho fundamental la libre locomoción de todas las personas, siendo el transporte un instrumento para satisfacerlo, directamente (transporte privado) o a través de terceros que tengan aval del Estado para hacerlo (transporte público) a cambio de una remuneración, en tal virtud y de acuerdo con lo indicado por la Ley 336 de 1996 el servicio público de transporte es una industria encaminada a satisfacer necesidades de transporte a cambio de una remuneración o precio, y su regulación, en los términos del artículo 365 Superior, corresponde directamente al Estado para garantizar el cumplimiento de los fines del mismo Estado y del transporte consignados constitucional y legalmente.

Dispone la Carta Fundamental:

¿Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita¿[4][4].

Se desprende de esta disposición lo siguiente:

¿ Es deber del Estado asegurar la prestación de los servicios públicos de manera eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual dispone en primer lugar de la ley como instrumento para lograrlo. Tal como se indicó en apartes anteriores, un régimen sancionatorio constituye un real instrumento de ordenamiento para persuadir al cumplimiento y efectividad de las normas y regulaciones.

¿ Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, El constituyente le otorgó al legislador la función de determinar el régimen jurídico de los servicios públicos, entre ellos, el relacionado con el régimen sancionatorio.

¿ En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Por otra parte, el artículo 150 Superior consagra:

Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.

(¿)

8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

Otorga entonces esta disposición la facultad al Congreso de la República para determinar el Régimen Sancionatorio al transporte y sus actividades conexas.[5][5]

7. MARCO JURISPRUDENCIAL

En reciente pronunciamiento de la Corte Constitucional ha planteado acerca del concepto de servicio de transporte y la facultad de intervención del legislador lo siguiente:

¿4. Los servicios de transporte público y privado.

4.1. En concordancia con la jurisprudencia, el transporte es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios. Dichos traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (artículo 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (artículo 333).

4.2. La Corte Constitucional acorde con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, ha indicado que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica.

El referido artículo 3º de la Ley 105 de 1993 también establece dentro de los principios rectores de dicha actividad, que la operación del transporte público es un servicio público, por lo tanto compete al Estado la regulación, control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Posteriormente, la Ley 336 de 1996 buscó unificar la normatividad existente relacionada con los principios y los criterios que sirven de fundamento para regular y reglamentar el transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación nacional (artículo

1º), insistiendo que la seguridad, en particular la de los usuarios, ¿constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte¿ (artículo 2º).

Adicionalmente se preceptúa que la regulación del transporte público por parte de las autoridades competentes conlleva exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo de transporte, dándole prioridad al uso de los medios masivos. ¿En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política¿ (artículo 3º).

Dentro de los principios rectores contenidos en la Ley 336 de 1996, se indica que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, incluido el plan nacional de desarrollo y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a particulares (artículo 4º).

Ahora bien, el artículo 5º ibídem señala que las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios.

Así, para la prestación del servicio público de transporte, ¿los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado¿.

En el mismo fallo C-981 de 2010 que se acaba de citar, acudiendo a pronunciamientos del Consejo de Estado, se explicó que la autorización o habilitación que debe otorgarse a un operador o empresa de transporte le permite al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas exigidas a quien pretenda prestar el servicio público de transporte, para garantizar que se brindará en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.

En consecuencia, ¿las empresas habilitadas solo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la Ley 336 de 1996¿; coincidiendo entonces el Consejo de Estado y la Corte Constitucional en que el servicio público de transporte presenta las siguientes características (está en negrillas en el texto original):

¿Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.

¿ Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia.

¿ El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación ¿la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida-, y la seguridad de los usuarios¿ que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (Ley 336/96, artículo 2°).

¿ Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado.

¿ El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.

¿ Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (Ley 336/96, artículo 22), y

¿ Su prestación solo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio.

¿ Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.

¿ Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.¿

De otro lado, catalogar el transporte como un servicio público deviene de la facultad del legislador, investido de las expresas atribuciones constitucionales para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 Const.), y regir la prestación de los servicios públicos (artículo 150.21 y 23), por lo que dado su carácter imprescindible y su relación con el interés público y los derechos fundamentales, pueden ser prestados por el Estado directamente o indirectamente por los particulares o comunidades organizadas, conservando el papel de garante de su prestación eficiente, empleando las competencias constitucional de regulación, control y vigilancia sobre el mismo.

Resulta pertinente recordar que acorde con la jurisprudencia de la Corte: ¿El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales. Ello es así, en razón de la preminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad¿.

Así, el transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción, al tiempo que facilita la satisfacción de intereses de distintos órdenes, incluido el ejercicio de actividades de diversa clase que permiten desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular.

4.3. Según lo establecido en el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 parcialmente demandado, el servicio de transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de

personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, que de efectuarse con equipos propios se requiere que estos cumplan con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte y en caso distinto, deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos de dicha ley, esto es, con aquellas personas naturales o jurídicas constituidas como una unidad de explotación económica permanente con los equipos, las instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de personas o cosas (artículo 10), que hayan obtenido la habilitación para operar, es decir, la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para prestar ese servicio público (artículo 11).

Acorde con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, para distinguir el transporte público y privado: ¿El elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros? (no está en negrilla en el texto original).

A diferencia del servicio de transporte público, el privado se caracteriza por las siguientes particularidades (está en negrilla en el texto original):

¿ La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado;

¿ Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad.

¿ Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo.

¿ No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular.

¿ Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía¿.

Lo anterior no conlleva que no exista una intervención del Estado, mediante la ley u otro tipo de normas contenidas en el ordenamiento jurídico, en procura de ejercer el control sobre el ejercicio de la actividad transportadora privada, pues no solamente tiene una vital importancia para el desarrollo de la sociedad en general, sino que guarda una estrecha relación, como actividad riesgosa que es al emplear medios mecánicos de diversa índole, con la salvaguarda tanto de la vida e integridad de las personas, para lo cual debe priorizarse de forma esencial la seguridad de todos los actores relacionados con dicha actividad, bajo la máxima según la cual prima el interés general sobre el particular.

Es por ello que el Estado, no solo mediante la Ley 336 de 1996 reglamenta el servicio de transporte público, como servicio público esencial, sino que mediante el ejercicio de sus

funciones de dirección, regulación y control regule las diferentes modalidades bajo las cuales se puede materializar la movilización de personas o cosas.

El artículo 16 de la Ley 336 de 1996 señala que acorde con la Ley 105 de 1993 y sin perjuicio de lo previsto en tratados o convenios internacionales, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o celebración de un contrato de concesión u operación, según se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho o de áreas de operación, e incluso de los denominados ¿servicios especiales de transporte¿, a saber, el ¿escolar, de asalariados, de turismo y ocasional¿.

Así, el Gobierno mediante el Decreto número 174 de 2001 reglamentó el servicio público de transporte terrestre automotor especial, encaminado a regular la habilitación de las empresas que van a prestar ese tipo de servicio de forma eficiente y segura, bajo principios rectores del transporte como la libre competencia y la iniciativa privada, estando sujetos únicamente a las restricciones que establezca la ley y los convenios internacionales (artículo 1º).

Consiste entonces el transporte terrestre automotor especial en aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y habilitada para esa actividad, a un grupo de personas específico, trátense de estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de ¿un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios¿ (artículo 6º).

El artículo 5º ibídem reitera que cuando no se empleen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente constituidas y debidamente habilitadas, esto es, aquellas que hayan obtenido la habilitación para operar, que lleva implícita la autorización para prestar el servicio público de transporte especial (artículo 10), pues es imperativo que aun en esta modalidad se garanticen las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.

En síntesis, siempre que se trate de prestar un servicio de transporte, sea público o privado, dada la prevalencia del interés general sobre el particular, es imperativa la intervención estatal para reglamentar y controlar esa actividad, en procura de garantizar no solo el pleno ejercicio de actividades inherentes a la economía o el desarrollo de la sociedad, sino principalmente para salvaguardar la seguridad tanto de los usuarios como de la comunidad.[6][6]

En lo que hace relación específica al transporte público y a la facultad del Estado para reglarlo estableció la Corte:

¿La Constitución Política consagra en el artículo 150, numeral 23, que al Congreso de la República le corresponde expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos, los cuales además, según lo establece el artículo 365 superior, son inherentes a la finalidad del Estado quien debe asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Así las cosas, el Constituyente de 1991 dispuso en la norma constitucional referida (artículo 365), que los servicios públicos se encuentran sometidos al régimen jurídico que establezca la ley y, podrán ser prestados por el Estado directa o indirectamente, por

comunidades organizadas o por particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y vigilancia de los servicios en cuestión.

La relevancia constitucional del transporte como servicio público, ha sido destacada en múltiples oportunidades por la jurisprudencia de este Tribunal Constitucional, dada la importancia y trascendencia que dicho servicio ha adquirido en la vida moderna y que ha permitido un enorme progreso social y crecimiento económico, por cuanto, como se ha señalado ¿[L]a organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia¿[1].

Existen varios Modos de transporte a través de los cuales se posibilita la movilización de individuos o de cosas de un lugar a otro. Así, existe el transporte aéreo, fluvial, terrestre, férreo, etc., y todos ellos constituyen un instrumento que facilita el ejercicio de ciertos derechos constitucionales fundamentales, como son el derecho a la libre circulación (CP. artículo 24), el derecho al trabajo (CP. artículo 25), a la enseñanza (CP. artículo 27), y en general, el derecho al libre desarrollo de la personalidad (CP. artículo 16).

Ahora bien, como se señaló la prestación del servicio público de transporte es regulada por la ley por expreso mandato de la Carta Política (artículo 150-23), de ahí que corresponda al Congreso la expedición de leyes que regulen la prestación permanente, continua y regular de dicho servicio, dada la íntima conexidad del servicio público de transporte con algunos derechos fundamentales, así como la función económica que con la prestación de ese servicio público se cumple.

Así, el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado como un servicio público esencial (Ley 336/96, artículo 5°), el cual se prestará bajo la regulación del Estado, e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo disponen el artículo 2° de la ley mencionada, y el literal e) del artículo 2° de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del Sistema de Transporte en general.

Para la prestación del servicio público de transporte, la ley garantiza con fundamento en la Constitución Política, el ejercicio de la libertad de empresa. En tal sentido, el artículo 3°, numeral 6, de la Ley 105 de 1993, prohíbe para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte, la exigencia de requisitos que no estén contenidos en las normas legales que rigen la materia y en los reglamentos respectivos. De la misma manera, dispone la norma citada que para acceder a la prestación del servicio público ¿[l]as empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado¿, y agrega, que para asumir esa responsabilidad se deberán acreditar las condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado. Las autoridades, según lo consagra la ley en cuestión, solo podrán aplicar las restricciones a la garantía constitucional de libre empresa establecidas en la ley ¿[q]ue tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad¿. En ese mismo orden de ideas, el artículo 3° de la Ley 336 de 1996, preceptúa que el Estado

¿[r]egulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política¿, es decir, al amparo de la garantía constitucional de la libertad de empresa y de la libre competencia.[7][7]

La jurisprudencia constitucional ha justificado una amplia intervención del Estado a través de la regulación en el transporte de la siguiente forma:

El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos ¿velocidad de la movilización y contundencia de los mismos¿. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (v. gr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es ¿legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos¿ de los ciudadanos.[8][8]

Ahora bien, tal como se indicó en acápite precedentes, una de las razones que hace indispensable la expedición de la presente ley, son los diversos pronunciamientos del Consejo de Estado con relación a la reserva legal que tiene el régimen sancionatorio en materia de transporte, aquí algunos apartes de dichos pronunciamientos:

En relación con el término de caducidad de la acción sancionatoria, elemento fundamental dentro del régimen sancionatorio indicó el Consejo de Estado:

El marco jurídico previsto en el anterior capítulo, permite a la Sala deducir que como la Ley 336 de 1996 no contempló expresamente un término de caducidad para el ejercicio de la facultad sancionadora del Estado, es imperioso acudir al Código Contencioso Administrativo que regula de manera general la caducidad de la mencionada facultad administrativa. Interpreta la Sala, que esa fue la intención de las reglamentaciones proferidas por el Gobierno con posterioridad a la Ley 336 de 1996, pues en los Decretos números 1556, 1557 de 1998 y 3366 de 2003, el término de caducidad de la acción sancionadora del Estado en materia de transporte es de tres (3) años contados a partir de la comisión del hecho o de la falta, plazo idéntico al dispuesto en el artículo 38 del Código Contencioso Administrativo. Sin embargo, como se verá enseguida, los Decretos Reglamentarios 1556 y 1557 de 1998 consagraron, adicionalmente, el fenómeno de la interrupción de la caducidad sin límite en el tiempo, lo cual, se ha prestado a interpretaciones como las que se aducen en la consulta, en el sentido de que surtida la notificación del auto de apertura, la administración puede pronunciarse en cualquier momento. No puede pasar por alto la Sala que el Gobierno carece de competencia para dictar una norma en que se define el término de caducidad que, como bien se sabe, es de orden público y de reserva legal. (negritas y subrayas fuera de texto)[9][9].

En relación con la reserva legal para la fijación del régimen de infracciones indicó el Consejo de Estado:

¿Sin embargo, teniendo en cuenta el principio constitucional que indica que los particulares solo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución Política y las leyes, el principio de legalidad consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política que dispone que el debido proceso se debe aplicar a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, que toda persona se presume inocente y que el Gobierno Nacional ejerce la potestad reglamentaria para la debida ejecución de las leyes, pero que no puede excederla, encuentra la Sala que las conductas por las cuales se sanciona a los propietarios, poseedores, tenedores y los conductores relacionadas en las disposiciones acusadas por el acto r, esto es en los artículos 15, 16, 21 y 22, no están soportadas o tipificadas en la ley.

Sobre el particular la Sala prohíja el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 16 de octubre de 2002, rad. número 1.454, M.P. Dra. Susana Montes de Echeverri, que en la parte pertinente dice:

¿De conformidad con el capítulo noveno de la Ley 336 de 1996, ¿Las autoridades administrativas de transporte,¿en ejercicio de la función de control y vigilancia que la Constitución y la ley les atribuye ¿como función presidencial¿ podrán, como facultad derivada, imponer a quienes violen las normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las sanciones tipificadas por la ley, cuando se realicen o verifiquen los supuestos fácticos previstos por el legislador para su procedencia, supuestos que determinan y limitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia¿.

(¿)

En esa medida el acto está viciado de nulidad, lo que impone acceder a las pretensiones de la demanda, pues ciertamente el Gobierno al expedir la norma censurada excedió la potestad reglamentaria, por lo que la Sala declarará la nulidad de los artículos 15, 16, 21 y 22 del Decreto número 3366 de 2003, porque como ya se dijo, si bien la ley ha señalado los sujetos que en materia de transporte público son sancionables y las sanciones que se pueden imponer, no ha tipificado o descrito la conducta que es sancionable respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, distrital o municipal, ni de pasajeros en vehículo taxi.

(¿)

Sin embargo la Sala declarará la nulidad del inciso 5° del artículo 47 del decreto demandado, que impone una multa a cargo del propietario, porque las sanciones deben estar establecidas en la ley, como ya se dijo. (Negritas fuera de texto)[10][10].

En igual sentido el consejo de estado indicó:

Ahora bien, se observa que el acto acusado fue expedido por el Gobierno Nacional con fundamento en la potestad reglamentaria, consagrada en el artículo 189, numeral 11, de la Constitución Política.

Frente a tal facultad, la Corte Constitucional [10] ha señalado que tiene naturaleza ordinaria, derivada, limitada y permanente. Es ordinaria, toda vez que para su ejercicio no requiere

habilitación distinta de la norma constitucional que la confiere; tiene carácter derivado, puesto que requiere de la preexistencia de material legislativo para su ejercicio; es limitada debido a que encuentra su límite y radio de acción en la Constitución y en la ley; es por ello que no puede alterar o modificar el contenido y el espíritu de la ley, ni puede dirigirse a reglamentar leyes que no ejecuta la administración, así como tampoco puede reglamentar materias cuyo contenido está reservado al legislador; y, finalmente, es permanente, por cuanto el Gobierno puede hacer uso de la misma tantas veces como lo considere oportuno para la cumplida ejecución de la ley de que se trate y hasta tanto esta conserve su vigencia[11][11].

En general en materia de derecho administrativo sancionador, la Corte Constitucional sentó los siguientes elementos para efectos del establecimiento de un régimen sancionatorio en esta materia:

Para examinar la primera de las cuestiones planteadas, la Corte hará una breve referencia a las reglas que ha establecido acerca del alcance de los principios de reserva legal, legalidad y tipicidad, en el ámbito del derecho administrativo sancionador, a las que confrontará el régimen de sanciones previsto en el proyecto.

En relación con el principio de reserva de ley, ha expresado la Corte, que del principio de legalidad propio del Estado de Derecho, en su acepción más amplia, se deriva el postulado conforme al cual solo la ley puede imponer gravámenes, limitaciones o restricciones a las personas. De este postulado se infiere que, sin perjuicio de las especiales facultades de regulación que la Constitución o la ley asignen a determinados órganos del Estado, el reglamento no puede ser fuente autónoma de obligaciones o restricciones para las personas.

Ha precisado que la reserva de ley en materia de derecho sancionatorio administrativo existe para: (i) la definición de los elementos básicos de la infracción, (ii) el procedimiento sancionador, (iii) la definición misma de las sanciones ; y (iv) los entes encargados para imponerlas.

En lo que concierne al principio de legalidad aplicable en el derecho administrativo sancionatorio, la Corte ha destacado que el artículo 29 de la Constitución Política hace referencia a un contenido material de las garantías fundamentales que deben respetarse para aplicar sanciones de manera legítima, el cual es exigible en los diferentes ámbitos del derecho.

Al estudiar el principio de legalidad en materia sancionatoria, ha afirmado que este se encuentra integrado por tres elementos esenciales, los cuales guardan entre sí una estrecha relación: la *lex praevia*, la *lex scripta* y la *lex certa*.

Sin embargo, ha precisado, de manera reiterada, que el principio de legalidad que rige en el derecho administrativo sancionador se aplica con menor rigurosidad que en materia penal, sin perjuicio de que los comportamientos sancionables se encuentren descritos adecuadamente para dar previsibilidad y claridad a las reglas de juego que rigen la vida en comunidad. Esta diferencia de matiz se ha justificado en razón a las particularidades de cada una de las normatividades sancionadoras, a las disímiles consecuencias que genera su aplicación, a los fines diversos que persiguen, así como los efectos que producen sobre los asociados.

Por tanto, ha indicado que en materia de derecho administrativo sancionador, el legislador puede establecer normas con un mayor grado de generalidad, que no implican per se la vulneración del principio de legalidad, siempre y cuando se establezca un marco de referencia cierto para la determinación de la infracción y de la sanción en un caso concreto.

En este orden de ideas ha considerado admisible una técnica legislativa distinta a la que opera en derecho penal, mediante la cual se acuda a clasificaciones más o menos generales en las que puedan quedar subsumidos los diferentes tipos de infracciones, siempre y cuando se establezcan ciertos criterios que han de ser atendidos por los funcionarios encargados de imponer la respectiva sanción, criterios que tocan, entre otros, con la proporcionalidad y razonabilidad que debe presentarse entre la conducta o hecho que se sanciona y la sanción que pueda imponerse, lo que le permite tanto al administrado como al funcionario competente para su imposición, tener un marco de referencia cierto para la determinación de la sanción en un caso concreto.

Para la Corte, en consecuencia, la flexibilidad que puede establecer el legislador en materia de derecho administrativo sancionador es compatible con la Constitución, siempre que esta característica no sea tan amplia que permita la arbitrariedad de la administración. Un cierto grado de movilidad a la administración para aplicar las hipótesis fácticas establecidas en la ley guarda coherencia con los fines constitucionales de esta actividad sancionatoria administrativa, en la medida que le permite cumplir eficaz y eficientemente con las obligaciones impuestas por la Carta. Sin embargo, ha advertido que la flexibilidad del principio de legalidad no puede tener un carácter extremo, al punto que se permita la arbitrariedad de la administración en la imposición de las sanciones o las penas.

El principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador exige que directamente el legislador establezca como mínimo: (i) los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada; (ii) las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta; (iii) la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad.

De otra parte, uno de los principios esenciales comprendidos dentro del ámbito del artículo 29 de la Constitución Política es el principio de tipicidad, que se manifiesta en la exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras.

A partir de ello, la jurisprudencia [206] ha estimado que para que pueda predicarse el cumplimiento del contenido del principio de tipicidad en el derecho administrativo sancionador, deben concurrir tres elementos, a saber:

(i) Que la conducta sancionable esté descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable [207] a partir de la aplicación de otras normas jurídicas;

(ii) Que exista una sanción cuyo contenido material esté definido en la ley;

(iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción;

Sin perjuicio de lo anterior, se reitera que ¿las conductas o comportamientos que constituyen falta administrativa, no tienen por qué ser descritos con la misma minuciosidad y detalle que se exige en materia penal, permitiendo así una mayor flexibilidad en la adecuación típica¿[12][12].

8. DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley pretende retomar los archivados Proyectos de ley números 208 de 2009 y 090 de 2012, los cuales tenían como objetivo primordial el de regular legislativamente el régimen sancionatorio en materia de transporte en lo concerniente a las funciones de inspección, vigilancia y control; la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes considera que es su deber, el legislar en esta materia, ya que las normas que actualmente están rigiendo merecieron una seria revisión y una completa actualización por parte de esta célula legislativa, tanto en los periodos 2006-2010, 2010-2014 como en el primer año de este periodo 2014-2018. El país no puede seguir en el limbo en materia de legislación sancionatoria en transporte, por lo tanto resulta de forzosa obligación retomar estos proyectos de ley y darle el trámite que le corresponde, para que el Congreso de la República pueda cumplir con su deber de dar a la nación las normas que requiere.

La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como ¿una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica¿.

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.

El Estatuto Nacional del Transporte, Ley 336 de 1996, dispone en uno de sus capítulos, que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin.

Para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante

previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente y continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público.

El concepto de transporte que involucra sin distinción el tránsito, la infraestructura, los modos y los medios, es un concepto asociado a la movilidad del individuo como derecho fundamental y universal que no merece declaratoria constitucional, por tanto y dando alcance al objetivo del proyecto es necesario prever como sujetos de vigilancia, inspección y control de hecho, los demás actores que lo integran.

La facultad de vigilancia, debe ser transversal; es decir, debe impactar a todos los prestadores del servicio de transporte, entendiéndose como el concepto amplio que involucra a todos los actores del sector, para lo cual deben establecerse indicadores específicos al servicio (Objetividad de la vigilancia) y otros propios de quien lo presta bajo la tutela sectorial (Subjetividad de la vigilancia) craso error por parte del legislativo sería el de crear un ordenamiento jurídico de tipo delegativo para que el ejecutivo pudiera darse sus propias normas en materia de sanciones, el Estado debe entender que existen facultades indelegables y el régimen de sanciones y prohibiciones es una de esas facultades.

Como consecuencia de ello se deberán identificar los roles y perfiles propios de cada proceso por parte del legislativo en las materias de supervisión y vigilancia. Y serán los auditores quienes tendrán a su cargo hacerle seguimiento a los indicadores objetivos y subjetivos; especializando incluso, a quienes han de prestar este servicio.

El ciclo de la supervisión termina con el control, donde la autoridad competente está facultada para imponer las sanciones a que haya lugar, previa apertura de investigación y agotamiento del proceso pertinente, o el archivo definitivo de las diligencias, sin perjuicio de conminar a los infractores a planes de mejoramiento, que de alguna manera coadyuven al crecimiento sectorial y no a su desorden sistemático. Pero, tal como hoy están las cosas, no se puede pretender que la Superintendencia de Puertos y Transporte ejerza con eficiencia las tareas de Inspección, Vigilancia y Control cuando ni la estructura administrativa, ni el personal con el que hoy cuenta le permite realizarlas.

Ahora bien, tal como ya se explicó, es oportuno precisar que el régimen sancionatorio es de reserva exclusivamente legal, ya que por Constitución es inherente e indelegable por parte del legislativo, y por lo tanto el sector desde hace más de diez (12) años ha requerido con urgencia el trámite de esta iniciativa, toda vez que, como ya se indicó, el Consejo de Estado ha declarado la nulidad de actos administrativos contentivos de sanciones y expedidos por el ejecutivo, como es el caso concreto del Decreto número 3366 de 2003, por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor y se determinan unos procedimientos, generándose con ello incertidumbre en cuanto a la normatividad a aplicarse.

El derecho sancionatorio o ius puniendi del Estado, el cual, se encuentra sujeto a los principios de legalidad, tipicidad, reserva legal, debido proceso, razonabilidad, proporcionalidad, teniendo cada uno de estos principios, particularidades en cuanto a sus intereses, sujetos

involucrados, sanciones y efectos jurídicos sobre la comunidad, consagrados en la Constitución Nacional, adquieren matices dependiendo precisamente del tipo de derecho sancionador de que se trate.

El principio de legalidad, es inherente al Estado Social de Derecho, protege la libertad individual, controla la arbitrariedad judicial y asegura la igualdad de todas las personas ante el poder punitivo estatal. Este principio lleva ínsito un doble propósito, conforme al cual es necesario que existan preceptos jurídicos preexistentes (*lex previa*) que permitan establecer con suficiente grado de certeza (*lex certa*) aquellas conductas que vulneran el correcto funcionamiento de la administración pública, como las sanciones jurídicas correspondientes por su realización u omisión.

El segundo propósito es de carácter formal, o sea el relativo a la exigencia y existencia de una norma de rango legal que convalide el ejercicio de los poderes sancionatorios en manos de la administración.

En la concreción del principio de legalidad participa a su vez el principio de reserva de ley, el que se manifiesta en la obligación del Estado, de someter el desarrollo de determinadas materias o de ciertos asuntos jurídicos necesariamente a la ley, o al menos, a tener como fundamento la preexistencia de la misma, según consagración del artículo 29 de la Constitución.

Lo anterior para reiterar la necesidad de expedir un régimen sancionatorio a través del instrumento legal, determinando conductas sancionables, clases de sanciones a imponer, sujetos vinculados a las mismas, procedimientos que deben ser previamente diseñados para preservar las garantías que protegen los derechos de quienes están involucrados en la respectiva relación o situación jurídica, cuando quiera que la autoridad judicial o administrativa deba aplicar la ley en el juzgamiento de un hecho o una conducta concreta, lo cual conduzca a la creación, modificación o extinción de un derecho o la imposición de una obligación o sanción.

Es deber del Ministerio de Transporte hacer eficientes los procesos de vigilancia, inspección y control para que la Superintendencia de Puertos y Transporte pueda vigilar eficientemente al sector y las actividades de las autoridades locales sobre sus vigilados, se pone a consideración del honorable Congreso de la República el presente proyecto de ley para que sea discutido y aprobado por esa Corporación.

El proyecto ratifica los principios bajo los cuales se debe regir la actuación administrativa sancionatoria, estableciendo que en desarrollo de las funciones de vigilancia, inspección y control las autoridades competentes deben garantizar el debido proceso consagrado en el ordenamiento constitucional en su artículo 29, el principio de favorabilidad, presunción de inocencia y que su trámite se deberá adelantar con sujeción a los principios establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política a través del cual se determina que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, además de los contenidos en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Se resalta además que los principios que deberá aplicar la Superintendencia en su ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control que esta ejerce a los sujetos vigilados es de carácter objetivo, sin perjuicio de poder examinar y comprobar operaciones de carácter contable, administrativo, financiero, jurídico, económico, aspectos administrativos, entre otros, que tengan que ver con la formación y funcionamiento del ente y solamente cuando se estuviere poniendo en riesgo la prestación del servicio. Esto es la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá entrar a verificar algunos de los aspectos anteriormente mencionados cuando existan circunstancias que puedan poner en riesgo la prestación de un servicio ejercido por cualquiera de los sujetos vigilados.

Respecto a los sujetos vigilados se llama la atención sobre la facultad clara que tendrá la Superintendencia para tomar todas las medidas que sean necesarias con el propósito de suspender las actividades ilegales de todos aquellos prestadores de servicios irregulares, esto es sin haber sido autorizados. Se considera que es una medida necesaria e indispensable que busca ofrecerle a quien legalmente ha obtenido un permiso, habilitación o autorización, seguridad y certidumbre en el desarrollo de su actividad. Cuando se determine que se está prestando uno de los servicios enunciados en esta norma, sin contar con la debida habilitación o permiso es responsable y acreedor de las sanciones a imponer la persona natural o jurídica que materialmente realice la actividad en nombre propio, la organice o quien asuma la correspondiente responsabilidad. También prevé el proyecto para estos casos, hacer extensivas las sanciones a que haya lugar a quienes colaboren en la realización de las actividades irregulares.

Las autoridades metropolitanas, distritales y municipales son objeto de sanción en la medida que en sus jurisdicciones autorizan rutas y habilitan empresas, las cuales deben ser realizadas en el marco de las normas que para el efecto expide el ente regulador.

También se contemplan los aspectos más relevantes de la concepción de la nueva forma de ejercer las funciones atribuidas a la Superintendencia, la cual tiende a ser más preventiva que represiva, pues con la implementación de las herramientas que se establecen se busca es la optimización de la prestación del servicio por cada uno de los vigilados. Para el logro de este objetivo se enuncian las actividades que en desarrollo de la tarea de vigilancia podrá ejercer ante los vigilados; así mismo, se contemplan las funciones de inspección y las medidas preventivas que tienen como único propósito suspender una actividad cuando se ha presentado la vulneración objetiva de cualquier disposición legal que regula determinado servicio o actividad y que como consecuencia, se está poniendo en riesgo la prestación de un servicio o afectando los intereses de los usuarios o de los mismos prestadores de servicios en caso de actividades irregulares.

La adopción de medidas preventivas genera controversia por parte de algunos, pues se cree, erradamente, que ellas pueden vulnerar el principio del debido proceso consagrado en la Constitución Política. Es de anotar que al decretar una medida preventiva o cautelar no se está desconociendo el debido proceso, como su nombre lo indica, es una medida preventiva que surge como consecuencia de la vulneración objetiva de una norma y que tiene como propósito evitar una mayor vulneración a un derecho o la suspensión de una actividad ilícita en forma inmediata. Decretada dicha medida, vendrá el agotamiento del procedimiento descrito en el

proyecto donde se tiene la oportunidad de controvertir las pruebas a que haya lugar para luego determinar la sanción a imponer cuando hubiere lugar a ello[13][13].

Las medidas cautelares no pueden, en ningún caso, ser arbitrarias; ha dicho la Corte que el legislador en cumplimiento de la garantía al debido proceso que otorga la Carta Política en el artículo 29, se encuentra autorizado para instituir medidas cautelares las cuales deben ser concretas en cada proceso, de tal manera que aún en las hipótesis en que su atribución para decidir sea amplia, la discrecionalidad jamás pueda constituir una arbitrariedad. La doctrina y los distintos ordenamientos jurídicos han establecido requisitos que deben ser cumplidos para que se pueda decretar una medida cautelar, con lo cual la ley busca que esos instrumentos cautelares sean razonables y proporcionados.

Las medidas cautelares tienen amplio sustento constitucional, puesto que desarrollan el principio de la eficacia de la administración de justicia, son un elemento integrante del derecho de las personas a acceder a la administración de justicia y contribuyen a la igualdad procesal. Sin embargo, la Corte ha afirmado que ¿aunque el legislador goza de una considerable libertad para regular el tipo de instrumentos cautelares y su procedimiento de adopción, debe de todos modos obrar cuidadosamente, por cuanto estas medidas, por su propia naturaleza, se imponen a una persona antes de que ella sea vencida en juicio¿.

Con ocasión de las medidas preventivas ha dicho la Corte:

¿La presunción de inocencia en la cual descansa buena parte de las garantías mínimas que un Estado democrático puede ofrecer a sus gobernados, no riñe, sin embargo, con la previsión de normas constitucionales y legales que hagan posible la aplicación de medidas preventivas, destinadas a la protección de la sociedad frente al delito y asegurar la comparecencia ante los jueces de aquellas personas en relación con las cuales, según las normas legales preexistentes, existan motivos válidos y fundados para dar curso a un proceso penal.

¿La detención preventiva que implica la privación de la libertad de una persona en forma temporal con los indicados fines, previo el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 28, inciso 1°, de la Constitución Política, no quebranta en sí misma la presunción de inocencia, dado su carácter precario que no permite confundirla con la pena, pues la adopción de tal medida por la autoridad judicial no comporta definición alguna acerca de la responsabilidad penal del sindicado y menos todavía sobre su condena o absolución¿[14][14].

Nunca se puede entender que con la adopción de una medida preventiva se vulnere el debido proceso toda vez que esta no constituye una sanción en sí misma.

9. LA CONSTITUCIONALIDAD DE LA DELEGACIÓN DE FUNCIONAL DE INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

Con el propósito de transmitir la seguridad respecto a la facultad de delegar las funciones de inspección, vigilancia y control radicadas en cabeza del Presidente de la República a otras autoridades es necesario traer a colación apartes de la cual expresó al respecto lo siguiente:

¿Ahora bien, como se infiere de distintos mandatos constitucionales, las funciones de inspección, control y vigilancia asignadas al Presidente de la República, deben ser desarrolladas

con la anuencia y participación del órgano legislativo a quien le corresponde definir el fundamento jurídico de su ejercicio. En efecto, según lo preceptuado en el numeral 8 del artículo 150 Superior, al Congreso le compete `Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señale la Constitución¿. En el caso específico de los servicios públicos, también el numeral 23 de la norma antes citada, le asigna al legislador la función de `Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos¿, al tiempo que el inciso segundo del artículo 365 íbidem señala que estos `estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley¿.

4.4. Bajo estas condiciones, ha de considerarse que el Congreso es el organismo encargado de fijar las directrices que gobiernan las funciones de inspección, vigilancia y control de los servicios públicos, y que el Presidente es la autoridad llamada a desarrollarlas y ejecutarlas. Sobre esto último, en cuanto el ejercicio de tales funciones es ante todo de carácter administrativo, puede sostenerse que el Presidente de la República obra y actúa como suprema autoridad administrativa, circunstancia que a su vez habilita al Congreso para disponer la desconcentración y prever la delegación de tales actividades, mediante la creación de instituciones especializadas que, bajo la dirección y orientación del Gobierno, ejecuten las labores de vigilancia y control¿[15][15].

Desde esta perspectiva, aplicando el criterio de interpretación sistemática y armónica a las normas que integran la Constitución Política, encuentra la Corte que el legislador, basado en un principio de razón suficiente, está plenamente habilitado para determinar la estructura de la administración pública nacional y, dentro de ese contexto, para atribuir a organismos técnicos y especializados, como lo son las superintendencias, aquellas funciones de inspección, vigilancia y control de los servicios públicos que la Constitución Política le asigna al Presidente de la República. Sobre este particular, la Corte ha sostenido que:

¿Siguiendo los textos constitucionales, es claro que los objetivos generales y la estructura orgánica de las superintendencias se fijan directamente por la ley, el Presidente de la República, a su turno, teniendo en cuenta la estructura fija dada por la ley, y, en armonía con los objetivos legalmente asignados, puede delegar en el superintendente, que es el jefe superior de una superintendencia, potestades constitucionales suyas en los términos del citado artículo 211 constitucional y las normas legales que lo desarrollan¿ (Subrayas fuera de texto).

La Corte, al hacer referencia a las pautas que rigen las labores de inspección, vigilancia y control sobre la actividad financiera, tuvo oportunidad de precisar:

¿Importa destacar que las funciones de inspección, vigilancia y control a las que se acaba de hacer referencia, deben llevarse a cabo por las superintendencias encargadas, bajo la orientación del Presidente de la República que es el titular de las respectivas competencias y, en todo caso, con absoluto ceniciento a las pautas contenidas en la ley, ya que el numeral 24 del artículo 189 de la Constitución Política ordena que el ejercicio de las funciones allí consagradas se efectúe `de acuerdo con la ley¿ y en armonía con ese mandato, el artículo 150-8 superior otorga al Congreso la facultad de `Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el

Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.

Se deduce de los anteriores predicados que el desempeño de las competencias atribuidas a algunas superintendencias en lo atinente a la inspección, vigilancia y control está condicionado a la cabal observancia de las directrices que la ley trace con arreglo a criterios estables que, sin embargo, no impiden la actuación ágil y oportuna de estos organismos, encargados de verificar en la práctica la transparencia de las operaciones sometidas a su escrutinio, ni enervan la flexibilidad por estos requerida para hacer efectivos en las situaciones concretas los postulados constitucionales y legales, todo lo cual exige que se los dote de los instrumentos y de las atribuciones necesarias[16][16].

10. DEBIDO PROCESO, TIPIFICACIÓN DE CONDUCTAS Y GRADUALIDAD DE LA SANCIÓN

Para los prestadores del servicio público de transporte en los diferentes modos, esto es carretero, fluvial y férreo se están contemplando las infracciones en forma transversal, pues son los mismos requisitos para la prestación del servicio de transporte. Para esta misma actividad se prevé tres gradualidades, y es de anotar que se está optando por realizar la gradualidad de la infracción desde la norma para limitar la discrecionalidad que pueda tener el juzgador, dejándole sí al juzgador la facultad de dosificar la infracción al momento de determinar la clase de sanción a imponer. La gradualidad de la sanción se contempla entonces al determinar el monto de la multa a imponer, en esta actividad se ha determinado que aquellas infracciones que tienen que ver con la seguridad conllevan mayor responsabilidad y por tanto se clasifican como las más graves.

Es de anotar así mismo que diferente a las anteriores disposiciones que consagran el régimen sancionatorio, se optó en esta iniciativa, por unificar las multas en smldv. Obviamente, contemplando unas multas superiores a las contempladas en el Código Nacional de Tránsito pues se debe tener en cuenta que aquí el régimen sancionatorio está destinado a prestadores de servicios públicos lo que implica o lleva inmerso una mayor responsabilidad, pues el Estado les está delegando una función para que en su nombre sea realizada, mientras que en el Código Nacional de Tránsito se contemplan las sanciones a imponer a un ciudadano común y corriente.

Respecto, a las conductas tipificadas como infracciones para cada uno de los sujetos de vigilancia, es de advertir que cuando se enuncia la infracción las demás conductas que constituyan infracciones a las normas que las rigen, o las conductas que impliquen violación al Estatuto Nacional del Transporte o sus normas reglamentarias o complementarias o sus reglamentos, no implica que la autoridad competente pueda a su arbitrio elevar a infracción cualquier conducta. La norma sustantiva que regula cada una de las actividades ejercidas por cada sujeto pasivo, previamente ha establecido los deberes y obligaciones de cada uno de ellos en el ejercicio de sus funciones, por tanto, la expresión descrita hace alusión a una conducta desplegada por el vigilado que se aparta de sus obligaciones y deberes y que no quedó descrita en las infracciones contempladas en la presente ley.

Así mismo, el proyecto implementa dos clases de procedimientos para la aplicación del régimen sancionatorio. Se describen los casos específicos en que se aplicará el procedimiento verbal, y se contempla un proceso ordinario para los demás casos.

Para contrarrestar uno de los grandes inconvenientes que actualmente se presentan en los procesos que se adelantan en la Superintendencia, es el referente al proceso de notificación, para lo cual se está contemplando la obligatoriedad de surtir las notificaciones a través de los medios electrónicos y tecnológicos una vez se adopte e implemente por parte del Gobierno Nacional el sistema de información que permita contar con la información en línea de los sujetos vigilados.

Hoy, la ley vigente consagra procedimientos largos y engorrosos que dificultan la labor de control, lo que se traduce en autoridades inoperantes generando impunidad en las violaciones a las normas por parte de los prestadores del servicio.

Una medida que igualmente contribuirá a dar agilidad a las tareas de supervisión, y que se están contemplando en el proyecto es la posibilidad de pagar un porcentaje del valor de la infracción de transporte, si el ciudadano acepta la comisión de esta y realiza el pago dentro de un término siguiente a la imposición de la infracción, evitando mover el aparato estatal para iniciar el respectivo proceso administrativo; esta medida igualmente evita al ciudadano el agotamiento de todo un proceso para cumplir con una obligación que previamente ha reconocido tener.

Con el objeto de contar con recursos para implementar todas aquellas herramientas que se hacen necesarias para desarrollar una tarea de vigilancia, inspección y control que efectivamente permita cumplir con la razón de ser de esta delegación hecha a la Superintendencia de Puertos y Transporte, el proyecto crea la contribución para la vigilancia, la cual deberá ser sufragada por los sujetos vigilados, tal como así está previsto en las legislaciones que aplican en los demás sectores.

El proyecto contiene disposiciones alusivas a la naturaleza jurídica de la Superintendencia, sustentado en lo siguiente:

La Ley 489 de 1998 contempla dos variantes del concepto de Superintendencia. Uno, el definido en el artículo 66, correspondiente a la figura de superintendencias sin personería jurídica, que son ¿organismos creados por la ley, con autonomía administrativa y financiera que aquella les señale, sin personería jurídica, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por ley o mediante delegación que haga el Presidente de la República previa autorización legal¿, Resalta la Corte, que las superintendencias así definidas, pertenecen al sector central de la Administración[17][17].

Las Superintendencias con personería jurídica son organismos adscritos a un Ministerio, los cuales, dentro de los límites de la autonomía administrativa y financiera establecida por la ley, ejercen funciones de inspección, vigilancia y control, delegadas por el Presidente de la República. Tienen el mismo nivel de autonomía que la de las entidades descentralizadas, por ejemplo de los establecimientos públicos, en virtud de la Ley 489 de 1998, Estatuto Básico de la Organización y Funcionamiento de las Entidades del Orden Nacional.

Ley 489 de 1998, artículo 68. Entidades descentralizadas. Son entidades descentralizadas del orden nacional, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado, las sociedades públicas y las sociedades de economía mixta, las Superintendencias y las Unidades Administrativas Especiales con personería jurídica, las Empresas Sociales del Estado, las empresas oficiales de servicios públicos y las demás entidades creadas por la ley o con su autorización, cuyo objeto principal sea el ejercicio de funciones administrativas, la prestación de servicios públicos o la realización de actividades industriales o comerciales con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio. Como órganos del Estado aun cuando gozan de autonomía administrativa están sujetas al control político y a la suprema dirección del órgano de la administración al cual están adscritas.

Ley 489 de 1998, artículo 82. Unidades Administrativas Especiales y Superintendencias con Personería Jurídica. Las Unidades Administrativas Especiales y las Superintendencias con Personería Jurídica, son entidades descentralizadas, con autonomía administrativa y patrimonial, las cuales se sujetan al régimen jurídico contenido en la ley que las crea y en lo no previsto por ella, al de los establecimientos públicos.

En la actualidad existen diez superintendencias, la mayoría de ellas con personería jurídica y autonomía administrativa y presupuestal.

En la Sentencia C-727 de 2000, la Corte Constitucional consideró que de conformidad con el numeral 7 del artículo 150 de la Carta, corresponde al Congreso crear las superintendencias, señalando sus objetivos y estructura orgánica. De esta disposición no puede extraerse la conclusión (porque no lo dice), de que tales entidades deban pertenecer al sector central de la Administración Nacional, por lo tanto, el legislador sí puede crear superintendencias con personería jurídica, en el sector descentralizado de la Administración Pública Nacional.

De los numerales 24 y 25 del artículo 189 de la Constitución se desprende que al Congreso corresponde señalar las directrices a las que habrá de sujetarse el ejecutivo para el cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control a que aluden los referidos numerales, esto es las que recaen sobre las personas que realicen actividades financieras, bursátil, aseguradora y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento o inversión de recursos captados del público, así como sobre las entidades cooperativas y las mercantiles. Nada en el texto superior impide al Congreso que, al señalar tales directrices, permita que las referidas funciones presidenciales se transfieran a superintendencias con personería jurídica pertenecientes a la administración descentralizada.

Ahora bien, la distinción entre entidades centralizadas y descentralizadas, que comporta el reconocimiento de personería jurídica a las segundas, tiene como única finalidad habilitar a estas últimas para ser sujetos de derechos.

Esta habilitación, en modo alguno afecta las posibilidades de delegación de funciones presidenciales, pues la Constitución no lo proscribiera, ni afecta las relaciones de jerarquía entre sectores. Lo que propiamente se afecta es la relación, que debe ser en el grado de autonomía que la ley conceda en cada caso a la entidad descentralizada, el cual viene determinado por los distintos mecanismos de control que se reservan para la entidad jerárquicamente superior, respecto de cada entidad en particular.

El fortalecimiento de la autonomía administrativa de la Superintendencia del sector es una condición fundamental para avanzar en el desarrollo institucional que demanda el sector de transporte, el tránsito y su infraestructura para garantizar que se cumplen plenamente las competencias de inspección, vigilancia y control de forma que se garanticen las condiciones propicias para la competitividad y el desarrollo del sector, al servicio del crecimiento económico con equidad.

Se concluye así, que es totalmente pertinente, oportuno, necesario y acertado dotar a la Superintendencia de la Personería Jurídica que es lo único que le hace falta para adquirir su carácter de Superintendencia con personería jurídica, que forma parte de la administración descentralizada del orden nacional. Lo que a su vez se materializa en una mayor autonomía y capacidad patrimonial, nominadora y administrativa, para ejercer de la mejor manera exigible las competencias que le delegó el Presidente de la República, de inspección, vigilancia y control del transporte, el tránsito y su infraestructura, de forma que se consolide la institucionalidad que el sector requiere para mejorar su calidad y competitividad y aportar lo que se le demanda para el crecimiento económico del país.

En términos generales se resaltan es tos aspectos que se consideran trascendentales en la propuesta que contiene el proyecto del régimen sancionatorio para el sector y que busca optimizar la prestación de los diferentes servicios desarrollados por cada uno de los sujetos de vigilancia, inspección y control.

De los honorables Congresistas,

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 16 de septiembre del año 2014 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 101 de 2014 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por los honorables Representantes Alfredo Cuello, Lina Barrera, Ciro Rodríguez, Jaime Lozada.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.